(A)

218. Sitzung

Bonn, Freitag, den 28. Juni 1957.

Die Sitzung wird um 16 Uhr 56 durch den Vizepräsidenten Dr. Becker eröffnet.

Vizepräsident Dr. Becker: Ich eröffne die Sitzung.

Zunächst möchte ich darauf aufmerksam machen, daß die Kollegen durch eine Vielzahl von **Ausschußsitzungen**

(Zuruf von der SPD: Das ist ja Unfug!)

derart in Anspruch genommen sind und eine derartige Konkurrenz zwischen Plenum und Ausschüssen besteht, daß keiner weiß, wo er jeweils bei einer Abstimmung sein muß. Das ist auf die Dauer unerträglich.

(Allgemeiner lebhafter Beifall.)

Sobald etwa noch mehr Kollegen aus den Ausschüssen hier sein werden, was hoffentlich in (B) wenigen Minuten der Fall sein wird, werde ich Veranlassung nehmen, bekanntzugeben, daß die Ausschußsitzungen zumindest für heute gestoppt werden, damit das Plenum beschlußfähig bleibt.

(Allgemeiner Beifall.)

Wir fahren in der Beratung des Punktes 14 unserer allgemeinen Tagesordnung fort:

> Zweite und dritte Beratung des Entwurfs eines **Bundesbesoldungsgesetzes** (BBesG) (Drucksache 1993);
>
> Schriftlicher Bericht des Ausschusses für Beamtenrecht (9. Ausschuß) (Drucksachen 3638, zu 3638).
>
> (Erste Beratung: 124. Sitzung.)

Wir waren in der Beratung stehengeblieben bei § 44, den ich hiermit nochmals aufrufe.

Das Wort hat der Kollege Leitow.

Leitow (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens der sozialdemokratischen Fraktion beantrage ich zum Umdruck 1207 namentliche Abstimmung.

Vizepräsident Dr. Becker: Herr Kollege Kleindinst, bitte!

Dr. Kleindinst (CDU/CSU): Wir schließen uns diesem Antrag an.

(Heiterkeit.)

Vizepräsident Dr. Becker: Das Wort hat der (C) Abgeordnete Gülich.

Dr. Gülich (SPD): Meine Damen und Herren, ich habe das Wort zur Abstimmung erbeten, weil ich bei der Auszählung vorhin bemerkte, daß eine ganze Reihe von Kollegen, die sich an der Auszählung beteiligten, von der vorherigen Begründung der Anträge und der Diskussion nichts wußten und auch nicht immer zutreffend unterrichtet worden waren. Ich erkläre zur Abstimmung nur folgendes. Es handelt sich bei unserem Antrag Umdruck 1207 zu § 44 darum, daß wir die Möglichkeit schaffen wollen, daß in den Ländern die besonderen Besoldungsordnungen für Hochschullehrer und Lehrer aus den vorhin dargelegten sachlichen Gründen aufrechterhalten werden oder daß die Länder die **Besoldung der Hochschullehrer und Lehrer** im Rahmen ihrer kulturpolitischen Hoheit selbst regeln. Die Sache kostet für den Bund und die Länder nicht mehr!

Vizepräsident Dr. Becker: Die Sachdebatte sowohl zu den Anträgen wie zu § 44 selbst war an sich geschlossen. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Namentliche Abstimmung ist von zwei großen Fraktionen beantragt; der Antrag ist damit genügend unterstützt. Ich bitte also, jetzt die Karten einzusammeln. Wir stimmen ab über den Antrag Umdruck 1207.

Ich möchte gleichzeitig bekanntgeben, daß die Erlaubnis an die **Ausschüsse**, heute nachmittag zu tagen, hiermit zurückgezogen wird.

(Beifall.)

(D) Ich mache die Kolleginnen und Kollegen darauf aufmerksam, daß eine **neue Sitzung** begonnen hat. Ich bitte, sich in die Listen einzutragen.

Sind alle Karten abgegeben? — Sind noch Stimmkarten abzugeben? — Dann schließe ich hiermit die Abstimmung.

Ich gebe das **Ergebnis*) der namentlichen Abstimmung** bekannt: Abgegebene Stimmen von stimmberechtigten Abgeordneten insgesamt 334, Ja 154, Nein 178, Enthaltungen 2; Berliner Stimmen insgesamt 13, Ja 11, Nein 2. Damit ist der Antrag auf Umdruck 1207 abgelehnt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag auf Umdruck 1238. Sind die Antragsteller damit einverstanden, daß wir getrennt abstimmen, also zunächst über den Satz „Für Hochschullehrer können besondere Regelungen vorgesehen werden" und anschließend über den Zusatz „mit Mindestgrundgehältern" abstimmen? Herr Abgeordneter Kleindinst, darf ich fragen, was Sie wünschen.

(Zuruf des Abg. Dr. Kleindinst. — Weitere Zurufe von der Mitte.)

— Dann lasse ich, wenn keine Einigung unter den Antragstellern zu erzielen ist, über den Antrag insgesamt abstimmen. Ich stelle den Antrag auf Umdruck 1238 insgesamt zur Abstimmung. Wer für diesen Antrag zu stimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Der Antrag auf Umdruck 1238 ist angenommen.

*) Vgl. endgültiges Ergebnis Seite 12962

(Vizepräsident Dr. Becker)

(A) Ich lasse nunmehr über den § 44 in der so geänderten Fassung abstimmen. Wer für § 44 mit dem eben beschlossenen Abs. 2 zu stimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — § 44 ist in der so geänderten Fassung angenommen.

Ich rufe auf die §§ 45, — 46, — 47, — 48. — § 49 entfällt. Ich rufe weiter auf die §§ 50 und 51. — § 52 entfällt. Ich rufe ferner auf § 53. — § 54 entfällt wieder. Ich rufe auf § 54 a. — § 55 entfällt. Ich rufe auf die §§ 56, — 57, — 58, — 59, — 60, — Einleitung und Überschrift. — Ich nehme an, daß das Haus mit gemeinsamer Verabschiedung einverstanden ist. — Wer den aufgerufenen Paragraphen, der Einleitung und der Überschrift zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe auf die Anlagen I, II, III, IV und V zum Gesetz nebst den Unteranlagen. — Wer diesen Anlagen, die ja durch die Diskussion teilweise schon erledigt sind, zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Angenommen. Damit ist die zweite Lesung beendet.

Ich rufe zur

dritten Beratung

dieses Gesetzes auf. — Das Haus ist damit einverstanden. Ich eröffne die Generalaussprache. Wird das Wort in der Generalaussprache gewünscht? — Abgeordneter Kühn!

Kühn (Bonn) (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nur eine kurze Erklärung! Es hat (B) sehr lange, ja, ich möchte meinen, überlange gedauert, bis wir im Januar vorigen Jahres den Entwurf dieses Gesetzes von der Bundesregierung vorgelegt bekamen. Damit kam der **Beamtenrechtsausschuß** in eine außerordentlich schwierige Lage, weil nun ausgerechnet im letzten Viertel dieses Bundestages das Beamtenrechtsrahmengesetz, das **Besoldungsgesetz** und auch noch die Novelle zum Gesetz zu Art. 131 des Grundgesetzes beraten werden mußten.

Nur unter Anspannung aller Kräfte ist dies gelungen. Wir haben inzwischen das Beamtenrechtsrahmengesetz verabschiedet, während das Besoldungsgesetz erst heute unter dieser Zeitnot beraten werden konnte.

Ich habe es damals bei der ersten Lesung außerordentlich bedauert, daß das Haus dem Vorschlag des Ältestenrats folgte und keine Debatte stattfand. Ich habe es deshalb bedauert, weil man zur ersten Lesung dieses so wichtigen Gesetzes einiges Grundsätzliche hätte sagen sollen. Das war leider nicht möglich. Der Gesetzentwurf wurde sofort dem Beamtenrechtsausschuß überwiesen.

Meine Damen und Herren! Es ist klar, daß dieser Gesetzentwurf trotz aller gründlichen Beratung noch gewisse Bedenken in sich schließt, und wir haben auch eine Reihe von Wünschen, die offengeblieben sind. Wir haben uns sehr eingehend mit den Fragen beschäftigt und haben uns Mühe gegeben, sehr vieles durch Anträge und Anregungen zu verbessern. Aber einige Dinge sind nicht nach unseren Wünschen entschieden worden, z. B. die Frage, ob die **Ortsklasse B** fallen sollte, und weiter die Frage der **Nivellierung** bzw. der Auseinanderzerrung der einzelnen Gruppen des einfachen (C) Dienstes, des mittleren Dienstes und des höheren Dienstes. Vielleicht sollte man in diesem Zusammenhang auch die Frage erwähnen, die schnell entschieden werden mußte, wie die Versorgung für die **Pensonäre**, für die **Witwen und Waisen** und für die **131er** gestaltet werden soll. Wir haben schließlich angesichts der Zeitnot, in der wir uns befanden, den Regelungen der Mehrheit des Ausschusses zugestimmt. Aber, meine Damen und Herren, ich möchte heute an dieser Stelle zum Ausdruck bringen, daß es sicherlich Aufgabe des nächsten Bundestages sein wird, sich mit diesen Problemen noch einmal zu beschäftigen. Die Fraktion der Freien Demokraten wird dem Gesetz zustimmen, weil sie darin eine große Anzahl von Verbesserungen, insbesondere für den bisher so sehr vernachlässigten einfachen Dienst und für die unteren Gruppen des mittleren Dienstes, sieht.

Lassen Sie mich bei dieser Gelegenheit aber noch einen Wunsch aussprechen, der an den **Bundesrat** gerichtet ist. Dieser Wunsch geht dahin, daß der Bundesrat dem Gesetz zustimmen und nicht etwa den Vermittlungsausschuß anrufen möge. Wenn der Vermittlungsausschuß angerufen wird, habe ich die allergrößten Bedenken, ob unsere Arbeit wirklich von Erfolg gekrönt sein wird.

Meine Damen und Herren! Ich habe dann noch ein besonderes Anliegen zum Ausdruck zu bringen. Ich bin dem Herrn Bundesfinanzminister außerordentlich dankbar dafür, daß er dem Wunsch, den ihm die Freie Demokratische Partei in einer Kleinen Anfrage übermittelt hat, Rechnung getragen hat. Es ist selbstverständlich, daß bei einem so schwierigen Gesetz die Berechnung der Besoldung sowohl für die aktiven Beamten wie auch für die Ruheständler, für die Witwen und Waisen wie für die 131er geraume Zeit in Anspruch nehmen wird. (D) Ich glaube daher, es war sehr gut, daß der Herr Bundesfinanzminister sich in einem Fernschreiben vom 22. Juni gegenüber den Ländern und den Bundesdienststellen bereit erklärt hat, eine **Überbrückungsmaßnahme** im Juni für die aktiven Beamten und etwa zum 1. August auch für die Ruheständler, die Witwen und Waisen und die 131er zu genehmigen. Die beiden Voraussetzungen hierfür waren einmal die Verabschiedung des Etats — der ist inzwischen verabschiedet — und zum andern die Verabschiedung dieses Besoldungsgesetzes.

Ich möchte also hoffen, daß wir heute einmütig zur Verabschiedung dieses Gesetzes kommen, daß der Bundesrat keine Schwierigkeiten macht und daß dieses Gesetz dann auch möglichst bald im Bundesgesetzblatt verkündet wird. Noch einmal: wir von den Freien Demokraten werden dem Gesetz zustimmen.

(Beifall bei der FDP.)

Vizepräsident Dr. Becker: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor; dann ist die Generalaussprache hiermit geschlossen.

An Änderungsanträgen liegt in der dritten Lesung zu § 5 auf Umdruck 1222 ein Antrag der Fraktion der SPD vor. Wird dieser Antrag begründet? — Bitte, Herr Kollege Matzner!

Matzner (SPD): Meine Damen und Herren! Sie haben unseren Antrag auf Besserstellung der Techniker in der ersten und zweiten Lesung des Gesetzes abgelehnt. Wir sind nicht so töricht, ihn noch einmal einzubringen. Es handelt sich bei diesem Antrag Umdruck 1222 vielmehr um eine Alternative.

(Matzner)

(A) So ungern wir mit Zulagen arbeiten wollten, so mußten wir uns doch, was die Besoldungsordnung anlangt, jetzt in letzter Stunde entschließen, zu einer **Zulage** zu greifen, um der Bedeutung des **technischen Dienstes** wenigstens einigermaßen Rechnung zu tragen. Inhaltlich bedeutet dieser Antrag, daß nicht nur in der Gruppe A 6 — und hier ist ja nach dem Ausschußbeschluß durch eine Zulage der Bedeutung des technischen Dienstes schon einigermaßen Rechnung getragen —, sondern auch in der Besoldungsgruppe A 5 eine solche Zulage für die näher bezeichneten Beamten gewährt wird, und zwar nicht in derselben Höhe, sondern in Höhe von 20 DM, während wir in der Gruppe A 6 den bis jetzt geltenden Betrag von 20 DM auf 30 DM erhöht haben wollen. Das betrifft den mittleren Dienst.

Was den gehobenen Dienst betrifft, so halten wir es nicht für richtig, daß diese Zulage nur in Gruppe A 9, also in der Inspektorengruppe, gezahlt wird. Sie muß mindestens auch in der Oberinspektorengruppe gezahlt werden. Ich kann Ihnen sagen, daß es unsere ursprüngliche Absicht war, diese Zulage durchlaufen zu lassen. Aber weil wir glauben, daß Sie zustimmen können, haben wir uns auf die Eingangs- und die erste Beförderungsgruppe beschränkt. Ich bitte Sie deshalb, dem Beschluß des Bundestages vom Jahre 1952 wenigstens dadurch Rechnung zu tragen, daß Sie diesem unserem Alternativantrag zustimmen.

Vizepräsident Dr. Becker: Darf ich fragen, Herr Kollege: ist das monatlich gemeint?

(Abg. Matzner: Die Fußnoten sind alle für Monatsbezüge vorgesehen!)

(B) Das Wort hat der Herr Staatssekretär des Bundesfinanzministeriums.

Hartmann, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zu diesem zur dritten Lesung gestellten Antrag will ich nur zweierlei sagen.

Erstens: Der Antrag bedeutet weiterhin, daß eine **Ungleichheit zwischen technischen und nichttechnischen Beamten** geschaffen wird. Ich hatte mir erlaubt, schon in der zweiten Lesung darauf hinzuweisen, daß das nicht ohne schwerste Beunruhigung des Gesamtpersonals, das bisher gleichmäßig behandelt worden ist, gemacht werden kann.

(Abg. Matzner: Das stimmt nicht!)

Zweitens ist zu sagen, daß hierdurch, wenn auch die Ausgaben, die sich aus diesem Antrag ergeben, geringer sein werden, trotzdem erhebliche Ausgaben hervorgerufen werden, so daß die Vorlage, wenn sie angenommen würde, wie eine **Finanzvorlage** nach § 96 (neu) der Geschäftsordnung zu behandeln sein würde. Daraus ergeben sich Komplikationen, die wohl im Interesse einer schnellen Verabschiedung in der dritten Lesung vermieden werden sollten.

(Zuruf von der SPD: Wofür der § 96 nicht alles herhalten muß!)

Vizepräsident Dr. Becker: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

(Abg. Matzner: Herr Präsident, ich beantrage getrennte Abstimmung!)

(C) — Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag Umdruck 1222 zu § 5. Ich rufe die Ziffer 1 auf. Wer dem Antrag in Ziffer 1 zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Abgelehnt.

Ich rufe den Antrag Umdruck 1222 Ziffer 2 auf. Wer dafür zu stimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Mit der gleichen Mehrheit abgelehnt.

Ich rufe den Antrag Umdruck 1222 Ziffer 3 auf. Wer dafür zu stimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Mit der gleichen Mehrheit abgelehnt.

Ein weiterer Antrag in der dritten Lesung ist von dem Kollegen Burgemeister zu § 33 angekündigt. Von wem wird der Antrag gestellt? Wie viele Unterschriften?

Burgemeister (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die in der zweiten Lesung beschlossene Änderung der Besoldungstabelle für die Ärzte und Apotheker der Bundeswehr macht eine Änderung der **Sonderüberleitungsvorschriften** notwendig, die in Anlage IV zum Schriftlichen Bericht des Beamtenrechtsausschusses enthalten sind. Wir stehen vor der Situation, daß jetzt beschlossen ist, die **Oberstabsärzte** aus der vorgesehenen Besoldungsgruppe 13 nach 14 zu überführen und die **Oberfeldärzte,** für die bisher die Besoldungsgruppe 14 vorgesehen war, nach A 15.

(D) Diese Stellen sind bisher im Haushaltsplan nicht vorhanden, sie müssen erst noch durch den Haushaltsausschuß genehmigt werden. Sobald haushaltsrechtlich die nötigen Stellen geschaffen worden sind, kann die planmäßige Überleitung erfolgen. Bis dahin müssen diese Oberstabsärzte und Oberfeldärzte noch mit der Bezeichnung kw in ihrer bisherigen Besoldungsgruppe verbleiben.

Um das zu erreichen, ist folgender Antrag notwendig, den ich hiermit einbringe und verlesen möchte:

A. In der Anlage IV zu § 33 ist in Nr. 2 einzufügen:

1. in der Besoldungsgruppe A 2 b

   a) bei Kommandoarzt im Bundesgrenzschutz bei den Grenzschutzkommandos in der Spalte „Besoldungsgruppe" an Stelle des Striches die Bezeichnung „A 14 kw"; die Bezeichnung „Oberfeldarzt im Bundesgrenzschutz" in der Spalte Amtsbezeichnung ist zu streichen;

   b) Oberfeldarzt A 14 kw
   Flottillenarzt A 14 kw;

2. in der Besoldungsgruppe A 2 c 2

   a) bei Marineoberstabsarzt in der Spalte Besoldungsgruppe an Stelle des Striches die Bezeichnung „A 13 kw"; die Bezeichnung „Oberstabsarzt" in der Spalte Dienstgradbezeichnung ist zu streichen;

   b) Oberstabsarzt im Bundesgrenzschutz A 13 kw
   Oberstabsarzt A 13 kw.

(A) (Burgemeister)

B. Im Anhang zur Besoldungsordnung A ist einzufügen:

— und zwar ist das jetzt der Anhang, der alle die Stellen enthält, die in Zukunft in Fortfall kommen, die mit kw bezeichnet werden —

1. Besoldungsgruppe 13
   Unmittelbarer Bundesdienst
   Oberstabsarzt im Bundesgrenzschutz
   Oberstabsarzt
   Marineoberstabsarzt
2. bei Besoldungsgruppe 14
   Kommandoarzt im Bundesgrenzschutz
   Oberfeldarzt
   Flottillenarzt.

Es handelt sich hier um eine rein technische Überleitung, die dem entspricht, was wir vorhin beschlossen haben. Ich bitte Sie deswegen, diesem Änderungsantrag Ihre Zustimmung zu geben.

Vizepräsident Dr. Becker: Er liegt gedruckt noch nicht vor. Sind die Experten der Fraktionen einverstanden?

(Abg. Matzner: Eine Folge des Beschlusses!)

— Einverstanden!

Wird das Wort hierzu gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann stelle ich den Antrag zu § 33, der soeben vorgetragen worden ist, zur Abstimmung. Wer dem Antrag zuzustimmen wünscht, den bitte ich um ein Handzeichen. — Danke schön. Ich bitte um die Gegenprobe. — Enthaltungen? — Gegen wenige Stimmen und bei wenigen Enthaltungen angenommen.

(B)

Das waren die Anträge, die zur dritten Lesung gestellt worden sind.

Wir kommen dann zur Schlußabstimmung. Vorher hat der Abgeordnete Mellies um das Wort gebeten. Bitte schön!

Mellies (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Für die sozialdemokratische Fraktion des Deutschen Bundestages habe ich zur Schlußabstimmung folgende Erklärung abzugeben.

Die sozialdemokratische Fraktion begrüßt es außerordentlich, daß in einer der letzten Sitzungen dieses Bundestages die **Besoldungsreform** doch noch verabschiedet werden kann. Diese Besoldungsreform ist schon lange fällig. Leider hat die Bundesregierung ihre Vorlage ein Jahr zu spät eingebracht. Deswegen war eine frühere Beratung und Verabschiedung in diesem Hause nicht möglich. Auch die Arbeit des Bundestagsausschusses für Beamtenrecht mußte unter dem dadurch entstandenen Zeitdruck leiden. Darin liegt keine Kritik an der Arbeit im Ausschuß. Der Bundestag hat vielmehr Grund, den Mitgliedern des Beamtenrechtsausschusses für die von ihnen trotz der Ungunst der Umstände geleistete Arbeit außerordentlich dankbar zu sein.

(Beifall im ganzen Hause.)

Ich möchte das besonders betonen, weil — ich darf das wohl offen sagen — auch in Kreisen dieses Hauses die Arbeit des Beamtenrechtsausschusses oft nicht richtig gewürdigt wird. Um so mehr besteht Veranlassung, in dieser Stunde ausdrücklich hervorzuheben und anzuerkennen, daß es dem Ausschuß gelang, die noch rechtzeitige Verabschiedung der Vorlage zu erreichen.

(C)

Gegenüber den bisherigen Regelungen bringt das Gesetz wesentliche Verbesserungen, die von uns sehr begrüßt werden.

Einen Fortschritt bedeutet zunächst die **Verbesserung der Anfangsgehälter** im Verhältnis zum Endgrundgehalt. Allzusehr gingen die bisher geltenden Regelungen von geschichtlich überholten Verhältnissen aus, wie sie etwa vor dem Jahre 1914 vorhanden waren.

Besonders befriedigend ist auch der **Wegfall der Tarifklasse V.** Dadurch wird das von uns seit jeher angestrebte Ziel erreicht, die Lage der Beamten des unteren Dienstes zu verbessern. Ebenso ist der **Wegfall der Ortsklasse C** eine begrüßenswerte Verbesserung.

Die Neuregelung der Besoldung erreicht daneben auch wesentliche Vereinfachungen, die zugleich eine erhebliche Entlastung der Verwaltung durch Einschränkung ihrer Arbeit mit sich bringen. Trotzdem bleibt auch für uns eine Reihe von Wünschen offen.

Die sozialdemokratische Bundestagsfraktion hätte es für richtiger und besser gehalten, das **Verhältnis zwischen dem Anfangsgrundgehalt und dem Endgrundgehalt** auf 75 zu 100 zu verbessern, statt jetzt nur auf 70 zu 100.

Auch sonst ist die Regelung leider keineswegs in allen Einzelheiten befriedigend. Es ist nicht möglich, die Mängel im einzelnen aufzuzählen. Ich darf mich deshalb auf einige wenige beschränken.

(D)

Es bleiben Probleme, mit denen sich der nächste Bundestag noch auseinandersetzen muß, z. B. das Problem, ob das Prinzip einer starren Einheitlichkeit der Besoldungsordnung nicht überholt ist.

Wir bedauern vor allem, daß sich die Mehrheit nicht bereit fand, unserem Antrag zuzustimmen, der bei der Besoldung der Lehrer Abweichungen ermöglichen sollte. Unser Antrag würde auch der Besoldung der Hochschullehrer mehr gerecht, als das nach dem jetzt angenommenen Antrag der CDU der Fall ist. Besoldungsordnungen, die ihrem Wesen nach für Laufbahnbeamte bestimmt sind, lassen sich auf Beamtengruppen, bei denen es keine Laufbahnen gibt, nicht ohne weiteres anwenden, und — das wurde eben betont — weder die **Hochschullehrer** noch die **Lehrer** sind Laufbahnbeamte. Auch müssen für unser Hochschul- und Erziehungswesen kulturpolitische Gesichtspunkte künftig mehr berücksichtigt werden. Dieses Gesetz ist ihnen nicht in allen Fällen gerecht geworden. Wir hoffen, daß die Länder von den ihnen durch dieses Gesetz noch gelassenen Möglichkeiten einen sinnvollen Gebrauch machen, um zu erreichen, daß dem so dringend notwendigen Aufbau und Ausbau unseres gesamten Schulwesens auch Rechnung getragen wird.

Leider hat auch die Ablehnung unseres Antrags auf **Besserstellung der technischen Beamten** gezeigt, daß man die Notwendigkeiten des technischen Zeitalters offenbar noch nicht richtig zu würdigen weiß.

Ein weiteres Beispiel für eine Unzulänglichkeit dieser Besoldungsordnung bietet die darin enthaltene **Regelung für die Richter.** Die Einstufung der Bundesrichter berücksichtigt nicht, daß die oberen

(Mellies)

Bundesgerichte für ihren Aufgabenbereich höchste Gerichte sind. Auch ist nicht beachtet, daß die Bundesgerichte Kollegialgerichte darstellen. Im Vergleich zu den Einstufungen sowohl der Verwaltungsbeamten als auch der Generalität, bei denen es sich um Laufbahnen handelt, ist man weder dem Rang noch der Eigenart unserer Bundesgerichte gerecht geworden. Diese Frage wird auch im Zusammenhang mit dem künftigen Richtergesetz einer neuen Überprüfung bedürfen.

Nur die Einsicht, daß es jetzt in den letzten Sitzungen des 2. Bundestages unmöglich ist, hier noch die notwendigen Änderungen zu erreichen, hat die sozialdemokratische Bundestagsfraktion veranlaßt, auf weitere Änderungsanträge zu verzichten. Denn es ließe sich nach unserer Überzeugung nicht verantworten, die Verabschiedung dieser so dringlichen Vorlage in diesem Augenblick zu gefährden.

Bereits vor Monaten hat die Sozialdemokratische Partei Deutschlands sich dafür ausgesprochen, daß eine Verabschiedung der neuen Besoldungsordnung im Parlament auf breitester Grundlage erstrebt werden sollte, weil es sich bei diesem Gesetz um eine Regelung handelt, die auch entscheidende staatspolitische Auswirkungen hat. Deshalb stellen wir im gegenwärtigen Augenblick unsere Vorbehalte zurück. Wir freuen uns, daß es gelang, eine den gegenwärtigen Umständen angepaßte Grundlage zu finden, die eine einmütige Verabschiedung des Gesetzes in diesem Hause ermöglicht.

In der Schlußabstimmung wird die sozialdemokratische Bundestagsfraktion dem Gesetz ihre Zustimmung geben. Sie hält sich jedoch für verpflichtet, im nächsten Bundestag darum bemüht zu sein, die Mängel und Unzulänglichkeiten, denen sich jetzt leider nicht abhelfen läßt, zu beseitigen.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Becker: Das Wort hat der Abgeordnete Kleindinst.

Dr. Kleindinst (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich beschränke mich auf folgende kurze Erklärung.

Wir waren bestrebt, für den einfachen und den mittleren Dienst eine ganze Reihe von Verbesserungen durchzuführen und die wirklich lange Zeit unzulänglichen Bezüge zu erhöhen. Wir haben an der linearen Erhöhung auf 165 % festgehalten, um allen, insbesondere auch dem gehobenen und dem höheren Dienst, auf diese Weise Rechnung zu tragen. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Lösung für die Ruhestandsbeamten jetzt so ausgefallen ist, daß auch bei einer pauschalen Überführung alle Bedenken zurückgestellt werden können.

Ich bitte alle, erst dann ein Urteil über das Gesetz zu fällen, wenn seine Durchführung sichtbar geworden ist. Vorerst ist das nicht möglich.

Nach Verbesserung ihrer rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen ergeht jetzt an die **Beamtenschaft** der Appell, sie möge die Aufgaben erfüllen, die der Bund ihr bei seinem weiteren Aufbau und bei der Klarstellung seiner Rechtsverhältnisse stellen muß. Nur durch tatkräftige Mitarbeit auf dieser gesicherten Grundlage wird sie die Rechte erhalten können, die ihr im Grundgesetz und in diesem Gesetz verbürgt werden.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Becker: Das Wort hat der Abgeordnete Hübner.

Hübner (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir, für die Deutsche Partei (Freie Volkspartei) ebenfalls eine kurze Erklärung abzugeben.

Die Deutsche Partei ist sich dessen bewußt, daß durch diese **Besoldungsneuordnung** nicht sämtliche Wünsche, die berechtigterweise gestellt worden sind, erfüllt werden. Wir halten diese Besoldungsneuordnung für die große Unvollendete.

(Zurufe von der SPD.)

Wir werden uns im nächsten Bundestag bemühen müssen, die Besoldungsneuordnung zu vervollständigen. Wir wünschen aber, daß nicht darüber hinweggesehen wird, daß ein großer Teil der berechtigten Wünsche nicht allein durch den Gesetzgeber erfüllt werden kann, sondern durch die Regierung bzw. Verwaltungsstellen in Form einer Verbesserung und Bereinigung des Stellenkegels erfüllt werden muß. Auf diese Weise wird einem großen Teil der Forderungen Rechnung getragen werden müssen, die jetzt nicht erfüllt werden konnten.

Wir sind aber auch der Meinung, daß bei der Beurteilung der Arbeit des Beamtentums völlig neue Maßstäbe angelegt werden müssen, weil sich die Anforderungen entsprechend den in der Entwicklung liegenden Steigerungen geändert haben. Diese Änderungen sind durch die wachsende Vielfalt der Tätigkeitsbereiche — am auffälligsten bei den Technikern — bedingt. Das ist aber, wie wir mit Nachdruck betonen möchten, nicht nur bei den Technikern, sondern auch bei den Verwaltungsbeamten der Fall, an die im Laufe der Zeit ganz neue Anforderungen herangetragen worden sind.

(Vizepräsident Dr. Schneider übernimmt den Vorsitz.)

Wir geben uns der Erwartung hin, daß der nächste Bundestag die Forderungen, die bei der jetzigen Lösung nicht berücksichtigt werden konnten, noch erfüllen wird.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Sornik.

Dr. Sornik (GB/BHE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Namens der Fraktion des Gesamtdeutschen Blocks/BHE gebe ich folgende Erklärung ab. Die **Besoldungsneuregelung** findet unsere Zustimmung. Sie erfüllt natürlich nicht alle Wünsche, die an eine Besoldungsreform gestellt werden müssen, so wie es ursprünglich von uns gefordert war. Sie ist eine Besoldungsneuregelung, und in einer Zeit der Lohnbewegungen und der Unruhe ist sicherlich eine Reform in des Wortes tiefster Bedeutung nicht zu erwarten.

Wir geben unserer Genugtuung darüber Ausdruck, daß der Beamtenschaft angesichts der fortgelaufenen Gehälter in der freien Wirtschaft nunmehr eine Basis gegeben ist. Wir geben außerdem der Genugtuung Ausdruck, daß bei Teuerungswellen, die eventuell kommen könnten, der Dienstherr der Beamtenschaft die notwendigen Erhöhungen auf der Basis dieser Besoldungsneuregelung gewähren kann. Es ist etwas Neues geschaffen, wir

(Dr. Sornik)

sind vom Jahre 1927 weg. Wir bauen auf der Besoldungsordnung von 1957 auf.

Das Berufsbeamtentum als Funktion im Staate hat in der Vergangenheit eine große Aufgabe erfüllt. Diese Aufgabe besteht nach wie vor in unserem demokratischen Gemeinwesen. Möge die Besoldungsordnung dazu beitragen, die Freude an der Arbeit in der deutschen Gemeinschaft zu vertiefen und zu erhöhen und dem Gedanken des Berufsbeamtentums nachhaltigen Ausdruck zu verleihen.

Meine Fraktion wird der Besoldungsneuregelung zustimmen.

(Beifall beim GB/BHE.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Herr Staatssekretär Hartmann vom Bundesfinanzministerium.

Hartmann, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Herr Bundesfinanzminister hatte die Absicht, am Schluß der dritten Lesung persönlich namens der Bundesregierung seinen besonderen Dank zum Ausdruck zu bringen. Da er in diesem Augenblick durch andere, unaufschiebbare Besprechungen verhindert ist, hat er mich beauftragt, hiermit insbesondere dem Ausschuß, der dem heute verabschiedeten grundlegenden Reformgesetz die jetzige Gestalt gegeben hat, und vor allem auch dem Vorsitzenden dieses Ausschusses, Herrn Dr. Kleindinst, den besonderen Dank zu übermitteln.

(Allseitiger Beifall.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Damit sind wir am Ende der Rednerliste.

Ich komme zur Schlußabstimmung. Wer dem aufgerufenen Gesetz im ganzen zuzustimmen wünscht, erhebe sich bitte vom Platz. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Ich stelle einstimmige Annahme fest.

(Beifall in der Mitte.)

Meine Damen und Herren, wir müssen nunmehr noch über die beiden Entschließungsanträge abstimmen, die Ihnen der Ausschuß vorschlägt und die Sie in der Drucksache 3638 unter den Ziffern 2 und 3 finden. Ich mache dabei darauf aufmerksam, daß einer der Herren Berichterstatter bei mir war und mir gesagt hat, daß in dem Entschließungsentwurf des Ausschusses unter Ziffer 3 hinter dem Wort „eingegangenen" noch das Wort „Anträge," eingefügt werden muß. Ich habe das ergänzt, so daß die Ziffer 3 jetzt lautet:

3. die zu dem Gesetzentwurf eingegangenen Anträge, Eingaben und Petitionen für erledigt zu erklären.

Wird das Wort zu den aufgerufenen Entschließungsvorschlägen 2 a und b und 3 gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Dann komme ich zur Abstimmung. Ich lasse zuerst über den Entschließungsantrag unter Ziffer 2 abstimmen. Wer ihm zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Angenommen.

Wer dem Vorschlag des Ausschusses auf Drucksache 3638 unter Ziffer 3 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Angenommen. Damit ist dieser Punkt der Tagesordnung erledigt.

Ich rufe nunmehr auf Punkt 17 der Tagesordnung:

Zweite und dritte Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksache 2962);

Schriftlicher Bericht des Ausschusses für Arbeit (27. Ausschuß) (Drucksache 3573).

Berichterstatter: Abgeordneter Odenthal, Abgeordneter Schneider (Hamburg).

(Erste Beratung: 180. Sitzung.)

Ich erteile das Wort dem Berichterstatter Herrn Abgeordneten Odenthal.

(Abg. Odenthal: Ich darf auf den Schriftlichen Bericht verweisen!)

— Sie verweisen auf den Schriftlichen Bericht. Das Haus ist damit einverstanden.

Zweiter Berichterstatter ist, wie ich sehe, Herr Abgeordneter Schneider (Hamburg).

(Abg. Schneider [Hamburg]: Ich verzichte auch!)

— Sie verzichten auch auf weitere mündliche Berichterstattung. Das Haus ist damit einverstanden.

Meine Damen und Herren! Damit treten wir in die zweite Lesung des Gesetzes ein. Ich rufe auf § 1, — § 2, — § 3, — § 4, — § 5, — § 6 und § 7 in der Ausschußfassung. Ich eröffne die Aussprache. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Aussprache.

Wer den aufgerufenen Paragraphen in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe nunmehr auf den § 8, dazu den Änderungsantrag Umdruck 1225 (neu) Ziffer 1. Wer begründet? — Herr Abgeordneter Wehr!

Wehr (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der § 8 des jetzt in zweiter Lesung befindlichen Seemannsgesetzes befaßt sich mit einer Materie, die in der bisherigen **Seemannsordnung** nicht geklärt war. § 8 in der Ausschußfassung ist gegenüber der Formulierung, die die Regierung dem Hohen Hause vorgeschlagen hat, verändert. Gestatten Sie mir zur Begründung ein paar einleitende Worte!

Wir haben es begrüßt, daß in der Begründung des Regierungsentwurfs die Notwendigkeit des neuen Gesetzes mit dem entscheidenden Strukturwandel in der Seeschiffahrt erklärt und festgestellt wurde, daß die bisherige Seemannsordnung sehr veraltet sei und, um in der Seemannssprache zu sprechen, über Bord geworfen werden sollte, um eine arbeitsrechtliche Regelung zu schaffen, die dem 20. Jahrhundert entspricht und den internationalen Regelungen angepaßt ist. Die Segel der romantischen Zeit sind verschwunden, mit Maschinen geht es schneller. Von dem Einzelreeder sind wir zu den Großreedereien gekommen, und den Eigner gibt es in der Form kaum noch, wie es ihn früher gab, wo er als Kapitän unterwegs war. Die Entwicklung in der Seefahrt ist schneller vor sich gegangen, als das Seemannsgesetz die Rechtsverhältnisse der in ihr Beschäftigten überhaupt regeln konnte. Das internationale Arbeitsrecht ist zum Teil ganz und gar an der deutschen Seemannsordnung vorbeigegangen.

(A) **Vizepräsident Dr. Schneider:** Verzeihen Sie, Herr Abgeordneter, ich habe Ihnen das Wort erteilt zur Begründung Ihres Abänderungsantrags Umdruck 1225 (neu) Ziffer 1. Ich darf Sie höflich darauf aufmerksam machen, daß wir im Ältestenrat der Meinung waren, wir sollten wegen der Kürze der Zeit so kurz und prägnant wie irgend möglich sprechen. Ich darf Sie bitten, sich auf die Begründung des Antrags zu beschränken. Wir sind in der Einzelaussprache des Gesetzes und noch nicht bei der Generalaussprache in der dritten Lesung.

Wehr (SPD): Herr Präsident, ich dachte, daß es gerade bei diesem Spezialgesetz notwendig wäre, doch ein paar Worte als Einleitung zu sagen.

In diesem § 8 wird jetzt festgelegt, daß der **Jugendschutz** nicht umfassend sein soll, sondern daß ein Teil der **Jugendlichen an Bord** auszunehmen ist. Zur Begründung weist man auf den Vollmatrosen hin; denn Vollmatrose kann sein, wer mit 17 Jahren die 36 Monate Fahrenszeit hinter sich gebracht hat. Es ist aber durchaus nicht klar, daß der Jugendliche nun damit, daß er diese Fahrenszeit hinter sich gebracht hat, auch alles ausweist, was nun einmal den Erwachsenen ausmacht. Der Gesetzgeber sollte sich in diesem Falle überlegen, ob hier das fehlende Jugendarbeitsschutzgesetz präjudiziert werden soll, ob es verantwortbar ist zu sagen: Allein die 36 Monate Fahrenszeit reichen aus, um den jungen Mann all des Schutzes zu entkleiden, den der andere Jugendliche an Bord, der nicht Vollmatrose ist, weiterhin genießt. Das Gesetz sieht vor — und ich bitte das Hohe Haus, auf diese Folge der Annahme der Ausschußfassung zu achten —, daß der Jugendliche auf keinen Fall in den Genuß des Gesundheitsschutzes kommt, wie er in den §§ 83 (B) und 84 vorgesehen ist. Ich glaube, wenn man von dem jungen Menschen alles mögliche verlangt, kann man ihm trotzdem nicht bescheinigen: Du hast mit dem Befähigungsnachweis als Vollmatrose auch deine körperliche und geistige Reife so erlangt, daß du als Erwachsener voll zu werten bist und nicht mehr der Aufsicht über deine gesundheitliche Entwicklung bedarfst. — Das steckt aber drin, wenn man bereits den Einleitungsparagraphen, den § 8, so faßt, daß der jugendliche Vollmatrose ausgeschlossen wird.

Das ist nur ein Teil der Dinge. Ich möchte bitten, dieses Gesetz tatsächlich als ein arbeitsrechtliches Gesetz anzusehen und den jungen Menschen, der einen besonders schweren Beruf ergreift, nicht einfach aus dem Gesetz auszuklammern, weil irgendwelche merkantilen oder sonstigen Interessen im Vordergrund stehen, sondern ihn tatsächlich noch als das zu werten, was er ist, nämlich ein Mensch, der weitere Bildung und körperliche Reife erwerben muß, also noch weiterhin in der Entwicklung steht. Der Gesetzgeber kann viel; er kann aber, glaube ich, mit einer solchen Bestimmung die biologische Entwicklung des jungen Menschen nicht fördern. Wenn wir hier eine Ausnahme machen, fällen wir eine Entscheidung, die es auch jedem anderen Beruf genauso erleichtern würde zu sagen — um nur ein Beispiel zu nennen —: Es ist nicht möglich, daß der junge Zimmergeselle in Zukunft noch als Jugendlicher gilt; er muß als Erwachsener gelten. — Das kann in jedem Beruf geschehen.

Ich möchte Sie bitten, die Regierungsvorlage wiederherzustellen; sie sagt ganz klar und eindeutig, daß Jugendlicher ist, wer zwischen dem 14. und 18. Lebensjahr steht. Daran, glaube ich, sollte nicht gerüttelt werden.

(C) **Vizepräsident Dr. Schneider:** Meine Damen und Herren, Sie haben die Begründung gehört. Ich eröffne die Aussprache. — Das Wort hat der Herr Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Eine kurze Bemerkung zu den Ausführungen des Kollegen Wehr! Der Ausschuß für Arbeit hat die betreffende Frage sehr eingehend behandelt und dann dem § 8 einen zweiten Satz angefügt, der besagt:

> Besatzungsmitglieder, mit Ausnahme der im Maschinendienst Beschäftigten, die das siebzehnte Lebensjahr vollendet und eine durch Rechtsvorschriften geregelte Berufsausbildung abgeschlossen haben, gelten nicht als Jugendliche.

Also diejenigen, deren Berufsausbildung abgeschlossen ist, sollen nun wie die anderen Beschäftigten behandelt werden.

Nun die Frage: Warum kamen wir zu dem Beschluß? In der Regierungsvorlage zum **Jugendarbeitsschutzgesetz** ist der gleiche Grundsatz enthalten. Nun haben wir jedoch diese Regierungsvorlage zum Jugendarbeitsschutzgesetz nicht verabschieden können. Wir haben wohl die Beratungen begonnen, können aber hier nicht zu einem Abschluß kommen. Diese Frage kann also erst im nächsten Bundestag geregelt werden. Nun wollten wir im Hinblick auf das Jugendarbeitsschutzgesetz hier keine präjudizierende Regelung treffen. Die Meinungen unter den Beteiligten sind zum Teil etwas anders. Die Jugendlichen, die eine abgeschlossene Ausbildung in der Seeschiffahrt haben, wollen nicht mehr zu den Jugendlichen gerechnet (D) werden können. Das enthebt uns allerdings nicht der Pflicht, zu prüfen, ob wir es verantworten können, auf den besonderen Schutz zu verzichten. Aber wir glaubten, diesen Vorschlag mit Rücksicht auf die Vorlage des Jugendarbeitsschutzgesetzes machen zu sollen. Diese Frage wird nachher einmal grundsätzlich von diesem Hohen Hause zu entscheiden sein.

Ich möchte deswegen für die Annahme der Ausschußfassung plädieren.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird weiter das Wort gewünscht? — Bitte sehr, Herr Abgeordneter.

Herold (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte dringend bitten, den Änderungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion anzunehmen. Sie alle wissen, daß wir uns seit Jahren — nicht allein hier in diesem Hause — mit dem **Jugendarbeitsschutz** befassen. Ich möchte im Interesse der Jugendlichen heute die Debatte über den Jugendarbeitsschutz nicht noch einmal heraufbeschwören. Aber wenn wir hier beschließen, daß ein Jugendlicher, der seine Lehrzeit mit 17 Jahren abgeschlossen hat, nicht mehr unter den besonderen Schutz fällt, dann sehe ich die größte Gefahr.

Der Herr Kollege Sabel ist im Moment sehr vorsichtig ins Zeug gegangen. Er hat ja in der vergangenen Woche die Erklärungen der Sachverständigen zum Jugendarbeitsschutz gehört. Sie haben sich zu dem Regierungsentwurf geäußert. Wir konnten feststellen, daß ein großer Teil der Sachverständigen, vor allem die Mediziner, auf dem Standpunkt standen, daß man das Jugendschutzalter,

(Herold)

(A) auch wenn die Abschlußprüfung vorliegt, nicht heruntersetzen sollte. Sie wissen alle aus eigener Erfahrung, wie schwierig es bei den jungen Menschen heute ist.

Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Jugendlichen selbst es wollen. Davon, meine lieben Damen und Herren, dürfen wir uns nicht beeindrucken lassen. Wir tragen die Verantwortung für diese jungen Menschen. Später sind sie uns dankbar, daß wir diese Bestimmungen geschaffen haben. Wir schaffen doch dieses Gesetz zum Schutz der Arbeitskraft der Jugendlichen. Wir tragen die Verantwortung dafür. Ein junger Mensch mit 17 Jahren ist sich der Tragweite nicht bewußt, wenn er verlangt, in den normalen Arbeitsgang Erwachsener eingebaut zu werden.

Ich bitte Sie aus diesem Grunde, zum Schutze dieser jungen Menschen den Änderungsantrag unserer Fraktion anzunehmen.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Meine Damen und Herren, wird weiter das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall; dann schließe ich die Beratung und komme zur Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag Umdruck 1225 (neu) Ziffer 1 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Der Antrag ist mit Mehrheit abgelehnt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über § 8 in der Ausschußfassung. Wer ihm zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei einigen Gegen-(B) stimmen und vielen Enthaltungen mit Mehrheit verabschiedet.

Ich rufe nunmehr auf § 9, — § 10, — § 11, — § 12, — § 13, — § 14, — § 15, — § 16, — § 17, — § 18, — § 19, — § 20, — § 21 bis inklusive § 49; das Haus erläßt es mir, die Paragraphen im einzelnen aufzurufen. — Danke sehr. Also die §§ 9 bis 49 in der Ausschußfassung. Wird das Wort dazu gewünscht? — Das ist nicht der Fall; dann schließe ich die Beratung und komme zur Abstimmung. Wer den aufgerufenen Paragraphen in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig verabschiedet.

Ich rufe nunmehr auf § 50, dazu den Umdruck 1240. Das Wort zur Begründung hat der Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben vor kurzem das Gesetz über die **wirtschaftliche Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle** verabschiedet. Nun könnte man unter Umständen die Auffassung vertreten, daß dieses Gesetz hier keine Anwendung finden könnte. Ich bin der Auffassung, es findet Anwendung. Um das aber ganz sicherzustellen, empfehle ich, dem Abs. 1 des § 50 den hier vorgeschlagenen Satz anzufügen. Damit wird sichergestellt, daß das Gesetz über die wirtschaftliche Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle auch für einen erkrankten oder verletzten Seemann Geltung hat.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird das Wort gewünscht? — Bitte, Herr Odenthal!

Odenthal (SPD): Herr Präsident! Meine Damen (C) und Herren! Wir waren und sind der Auffassung, daß das Gesetz über die Lohnfortzahlung im Krankheitsfalle auch hier Geltung hat, weil nicht unterschieden wird zwischen Landbetrieben und Schiffahrtsbetrieben usw. Um aber ganz sicher zu gehen, stimmen wir dem Antrag des Kollegen Sabel zu, damit hier volle Klarheit geschaffen wird.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird weiter das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann komme ich zur Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag auf Umdruck 1240 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Wer dem so veränderten § 50 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe auf § 51, — § 52, — § 53, — § 54 und § 55 in der Ausschußfassung. Ich eröffne die Aussprache. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Aussprache und komme zur Abstimmung. Wer den aufgerufenen Paragraphen zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe nunmehr auf den § 56, dazu den Umdruck 1225 (neu) Ziffer 2. Bitte, Herr Abgeordneter Odenthal zur Begründung!

Odenthal (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir hatten bereits in der ersten Lesung im Ausschuß für Arbeit beantragt, die **Urlaubsdauer** als Mindesturlaubsdauer für Seeleute (D) auf 18 Werktage festzusetzen; wir wiederholen heute diesen Antrag.

Wir haben das aus zwei Gründen getan. Erstens kann man die Verhältnisse auf Land und auf See nicht immer vergleichen. Auf Land ist es so, daß die Arbeitnehmer in aller Regel an den Sonntagen bei ihrer Familie sind, daß sie das Wochenende mit der Familie verleben können. Das ist dem Seemann nur in Ausnahmefällen möglich. In allen Zweigen der Schiffahrt, in der großen Schiffahrt, in der Küstenschiffahrt, in der Heringsfischerei usw., kann der Seemann nur selten den Sonntag mit seiner Familie verleben. Und wenn wir an den Nachwuchs denken, stellen wir fest, daß der junge Mann sehr bald, nachdem er geheiratet hat, von See weggeht. Es ist erschreckend, zu sehen, daß 75 % unserer Seeleute Jugendliche sind, soweit es die kleine Schiffahrt betrifft. Wir haben alles Interesse daran, den Nachwuchs zu fördern.

Dazu kommt ein anderer Grund. In § 55 nach der Ausschußfassung steht allerdings, daß das geltende Urlaubsrecht der Länder auf den Urlaubsanspruch der Besatzungsmitglieder nur insoweit Anwendung findet, als es Vorschriften über die Mindesturlaubsdauer enthält. Dagegen ist nichts zu sagen. Das ist eine sehr schöne Deklamation, die praktisch keine Bedeutung hat, wenn es darauf ankommt. Denn wir haben im deutschen Bundesgebiet nur vier Länder, die ein geltendes Urlaubsgesetz mit einem Mindesturlaub von 12 Tagen haben. Wir haben weitere vier Länder, die ein solches Gesetz nach Inkrafttreten des Grundgesetzes erlassen haben. Der Bund hat aber die ausschließliche Gesetzgebung auf dem Gebiet des Arbeits-

(Odenthal)

(A) rechts und des Arbeitsschutzes, also auch auf dem Gebiet des Urlaubs. Der Bund hat aber bisher von diesem Recht keinen Gebrauch gemacht.

Es sind verschiedene Länder an der Seeschiffahrt interessiert, das sind die Länder Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Vier verschiedene Möglichkeiten der Gesetzgebung sind vorhanden. Ein Land hat ein Gesetz, das Rechtens ist. Ein anderes Land hat ein Recht, das noch bei dem Bundesarbeitsgericht liegt und der Entscheidung harrt, ob dieses Recht anerkannt wird, weil es nach Inkrafttreten des Grundgesetzes angenommen und verkündet wurde. Ein anderes Land wieder hat noch gar keine Rechtsgrundlage geschaffen. Im Zweifelsfalle hat der Seemann praktisch keine gesetzliche Grundlage, auf die er sich berufen kann.

Ein anderes. Praktisch ist zwischen den Tarifpartnern der Urlaub schon so festgesetzt worden, daß er entweder über der Zeit von 18 Tagen liegt oder nahe daran herankommt. Wenn das aber schon Wirklichkeit geworden ist, wenn die Gesetzgebung so weit nachhinkt, warum sollen wir dann nicht endlich einmal neues Recht schaffen, das eine Basis schafft, damit die Tarifpartner nachher aufstocken können? Die Frage der Betriebszugehörigkeit sollte hier keine Rolle spielen, sondern die Frage der Zugehörigkeit zum Seemannsberuf überhaupt. Aus diesem Grunde glauben wir mit Fug und Recht beantragen zu können, daß Sie die Mindesturlaubsdauer auf 18 Tage für jeden Seemann festsetzen. Ich bitte, diesem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Herr Abgeordnete

(B) Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Auch in dieser Frage möchte ich um die Zustimmung zu dem Ausschußbeschluß bitten. Der Ausschuß hat im § 56 die Regierungsvorlage geändert. In Abs. 1 der Regierungsvorlage war ein Satz enthalten, der lautete: „Der Mindesturlaub beträgt zwölf Werktage in jedem Beschäftigungsjahr." Wir haben diesen Satz gestrichen. Der Grund war folgender.

Wir waren der Auffassung, würden wir diesen Satz stehenlassen, könnte das vielleicht so gedeutet werden, als wollten wir diese zwölf Tage als Norm. Das wollen wir nicht. Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß die Urlaubsregelung zweiseitig erfolgt ist, daß wir einerseits die Urlaubsgesetze in den Ländern und andererseits die Tarifverträge haben, die aufstocken. In allen Ländern bestehen Urlaubsgesetze, und in allen Ländern sind zwölf Tage als **Mindesturlaub** vorgesehen. Ich möchte nicht zu der Frage Stellung nehmen, ob gewisse Ländergesetze wegen der nicht mehr gegebenen Zuständigkeit bestritten sind. Wir sind der Meinung, daß wir auch hier nicht über das hinausgegangen sind, was üblich ist, um auch hier nicht, ich möchte einmal sagen, die Ländergesetzgebung zu präjudizieren.

Die Regelungen in den Ländergesetzen gelten für alle Berufe, auch für Schwerstarbeiterberufe; es ist hier kein Unterschied gegeben. Es ist aber die Möglichkeit, im Tarifvertrag weitergehende Regelungen zu treffen; das ist allseitig geschehen. Auch in der Seeschiffahrt ist durch Tarifvertrag eine Urlaubsregelung erfolgt. In der deutschen Seeschiffahrt sieht es so aus, daß der Urlaub zwi- (C) schen zwölf und zwanzig Werktagen liegt.

Wir können bei der Urlaubsregelung, wie sie tarifvertraglich erfolgt ist, auch einen Vergleich mit der Regelung in anderen Ländern aushalten. Nach uns vorliegenden Unterlagen beträgt die Urlaubsgewährung beispielsweise — ich will nur einige Länder in Vergleich setzen, die als schiffahrttreibende Nationen mit uns in Konkurrenz stehen — in Norwegen pro Beschäftigungsmonat $1^3/_4$ Tage — das ergibt einen Jahresurlaub von höchstens 21 Tagen —, in Schweden $1^1/_2$ Tage pro Monat — das ergibt 18 Tage —, in Dänemark 3 Wochen, in Holland 12 Werktage, in Belgien 12 Werktage, in Frankreich 2 bis $2^1/_2$ Tage pro Monat — das ist also eine bessere Regelung —, in Italien 18 Tage, in England ist die Regelung schlechter, nämlich 8, 12 oder 14 Tage, in den Vereinigten Staaten 14 Tage. Das ILO-Abkommen, also das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation, sieht ebenfalls 12 Werktage vor. Wir liegen hier also mit der Regelung für die deutsche Seeschiffahrt nicht abseits.

Ich sage noch einmal, wir wollen nicht eine Zahl von Tagen festlegen, um nicht den Eindruck entstehen zu lassen, daß das das Maximum sein soll. Die Tarifparteien haben die Möglichkeit, über die Länderregelungen hinauszugehen. Ich darf noch einmal darauf hinweisen, daß diese Länderregelungen in der Bundesrepublik einheitlich sind.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird weiter das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Dann komme ich zur Abstimmung. Wer dem Antrag auf Umdruck 1225 (neu) Ziffer 2 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Mit Mehrheit abgelehnt. (D)

Wer dem § 56 in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei Gegenstimmen und einer Enthaltung mit Mehrheit angenommen.

Ich rufe nunmehr auf die §§ 57 bis 72 in der Ausschußfassung. Wird das Wort dazu gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann komme ich zur Abstimmung. Wer den aufgerufenen Paragraphen in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe § 73 und dazu den Antrag auf Umdruck 1225 (neu) Ziffer 3 auf. — Herr Abgeordneter Wehr zur Begründung!

Wehr (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei § 73 Abs. 4 handelt es sich um die **Zurücklassung eines Jugendlichen im Ausland.** Bei dieser Regelung ist die Tatsache zu berücksichtigen, daß es sich um einen Jugendlichen handelt, und ist das Schutzbedürfnis dieses Jugendlichen anzuerkennen. Nach der Ausschußfassung genügt die Einwilligung des Jugendlichen und eines Seemannsamtes. Die in der ursprünglichen Fassung vorgesehene Einwilligung auch des gesetzlichen Vertreters ist mit der Begründung fallengelassen worden, daß diese Einwilligung des gesetzlichen Vertreters in der Praxis in vielen Fällen schwer herbeizuführen ist.

Die sozialdemokratische Fraktion ist der Meinung, daß dies kein Grund ist, den Jugendlichen

(Wehr)

(A) des Schutzes seines gesetzlichen Vertreters zu entkleiden. Angesichts der Entwicklung des Nachrichtenwesens ist es gerade auch an Bord unserer Schiffe heute durchaus möglich, schnell Verbindungen herzustellen. Deshalb sollte man selbst für die Fälle, in denen es vielleicht kaum möglich ist, den gesetzlichen Vertreter zu befragen, diese Möglichkeit ruhig offenlassen. Damit wird weder das Gesetz gefährdet noch wird damit irgend etwas Unbilliges von dem Kapitän oder von dem Reeder verlangt; denn wir sagen, daß, wenn der gesetzliche Vertreter nicht erreichbar ist, die Einwilligung des Seemannsamtes genügt.

Namens meiner Fraktion möchte ich Sie bitten, unserem Anliegen stattzugeben. Immerhin wird dann für den Jugendlichen noch einmal die Bedeutung seines gesetzlichen Vertreters unterstrichen. Sie fällen damit keine Grundsatzentscheidung, aber Sie zeigen dadurch, daß Sie bereit sind, hier dem Jugendlichen noch einen Mindestschutz angedeihen zu lassen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird das Wort gewünscht? — Bitte, Herr Abgeordneter Walter!

Walter (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Herr Kollege Wehr, es ist ja ganz schön, wenn man bestrebt ist, die **gesetzlichen Vertreter der Jugendlichen** zu ihren Angelegenheiten zu hören. Aber überlegen Sie doch einmal: Wenn eines unserer Schiffe in Waikiki oder Ilo-Ilo liegt und es darum geht, daß ein Jugendlicher zurückgelassen werden soll, wie soll es möglich sein, in kurzer Zeit den gesetzlichen Vertreter heranzuholen, damit er seine Einwilligung gibt?

(B) (Abg. Wehr: Es gibt doch auch andere Möglichkeiten!)

— Lieber Kollege Wehr, wollen Sie denn, daß ein Schiff nur zu dem Zweck, den gesetzlichen Vertreter zu erreichen, einen oder zwei Tage liegen bleibt? Ein einziger Liegetag für ein 10 000-t-Schiff bedeutet 8000 DM Unkosten. Sie können doch nicht verlangen, daß wir unsere Schiffe nur zu dem Zweck anbinden, diesem Ihren Anliegen zu entsprechen.

(Abg. Blachstein: Seit wann haben Sie denn ein so warmes Herz für die Reeder?)

— Nicht für die Reeder, sondern für unsere Seeschiffahrt, Herr Blachstein! Das werde ich nachher noch begründen. — Ich möchte also darum bitten, den Antrag abzulehnen und es bei der Ausschußfassung zu belassen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Abgeordneter Sabel!

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir hatten hier die Abweichung von der Regierungsvorlage beschlossen, von der Erkenntnis ausgehend, daß es in vielen Fällen schwierig sein wird, den gesetzlichen Vertreter des Jugendlichen zu erreichen. Deswegen sind wir zu der Formulierung gekommen:

> Bei Jugendlichen ist abweichend von Abs. 3 in jedem Falle die Einwilligung eines Seemannsamts erforderlich.

Der Änderungsantrag der SPD geht praktisch auf das zurück, was in der Regierungsvorlage gestanden hat. Es soll also heißen:

(C)

> Bei einem Jugendlichen ist neben seiner Einwilligung auch diejenige seines gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Nun soll es aber weiter heißen:

> Ist dieser nicht erreichbar, bedarf es der Einwilligung eines Seemannsamts.

Wir sind uns darüber im klaren, daß der gesetzliche Vertreter in vielen Fällen nicht erreichbar sein wird. Aber dann ist ja eine Sicherung gegeben. Wir haben keine Bedenken, dem Antrag zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Ich komme zur Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag Umdruck 1225 (neu) Ziffer 3 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei einigen Enthaltungen angenommen.

Wer nunmehr dem so geänderten § 73 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Angenommen — ob einstimmig, kann ich nicht genau feststellen.

Ich rufe auf die §§ 74, — 75, — 76, — 77, — 78, — 79 in der Ausschußfassung. Ich eröffne die Aussprache. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall; dann schließe ich die Aussprache in der zweiten Lesung. Wer den aufgerufenen Paragraphen zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe nun auf § 80, dazu den Änderungsantrag Umdruck 1230 Ziffer 1. Wer begründet ihn? — Abgeordneter Dr. Jentzsch!

(D)

Dr. Jentzsch (FDP): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben beantragt, den § 80 zu streichen. In diesem Paragraphen sind die Rechtsverhältnisse für den Kapitän, soweit sie arbeitsrechtlicher Natur sind, geregelt. An der Grundsubstanz dieser Rechtsverhältnisse soll nichts geändert werden. Aber wir sind der Meinung, daß angesichts der differenzierten Stellung, die der Kapitän gegenüber den übrigen Besatzungsangehörigen einnimmt, die Regelung belassen werden sollte, die bisher bestanden hat. Bisher sind alle **Rechtsverhältnisse des Kapitäns** im Handelsgesetzbuch geregelt gewesen. Bei einem späteren Paragraphen komme ich noch einmal mit einem unserer Änderungsanträge, in dem diesem Umstand Rechnung getragen wird und nach dem der Inhalt des § 80 des Seemannsgesetzes, soweit er für den Kapitän zutrifft, ausdrücklich aufgenommen werden soll.

Es ist doch folgendes zu bedenken. Einmal ist der Kapitän Vorgesetzter der gesamten Schiffsbesatzung. Das ist vor allen Dingen für den Begriff der Ordnung an Bord, über den wir uns nachher noch unterhalten werden, von Bedeutung. Er ist zweitens ein leitender Angestellter des Reeders, darüber hinaus — und und das ist das Wesentliche — gleichzeitig Vertreter des Arbeitgebers, also des Reeders, in einem Ausmaße, wie es den Kreisen, die außerhalb der Seeschiffahrt stehen, gar nicht bekannt ist. Es soll also mehr, wenn Sie so wollen, eine optische Wirkung erreicht werden, aber keineswegs eine irgendwie geartete Minderung von vorgesehenen sozialpolitischen Rechten.

(Dr. Jentzsch)

Aus diesen Gründen bitten wir Sie, unserem Antrag stattzugeben.

Vizepräsident Dr. Schneider: Ich eröffne die Aussprache. — Das Wort hat der Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir sind uns darüber klar, daß der Kapitän eine Sonderstellung hat, die man schlecht mit der Stellung eines Arbeitnehmers in einem Landbetrieb vergleichen kann. Er ist Arbeitnehmer; darüber sind wir uns im klaren. Aber er hat weitgehend Arbeitgeberfunktionen auszuüben und muß sie oft unabhängig ausüben, also ohne Verbindung zu dem Arbeitgeber, zu dem Reeder zu haben.

Die Frage ist nun die: Zwingt das dazu, ihn aus dem Seemannsgesetz herauszulösen? Wir waren im Ausschuß nicht dieser Auffassung. Wir sind der Meinung, daß die **Stellung des Kapitäns** im Seemannsgesetz verankert werden sollte. Wenn Sie die einzelnen Absätze des § 80 durchlesen, werden Sie sehen, daß es sich um arbeitsrechtliche Dinge handelt, die eher in dem Seemannsgesetz verankert werden sollten als im Handelsgesetzbuch, wo sie eigentlich ein Fremdkörper sind. Ich bin also der Meinung, daß wir hier bei der Ausschußvorlage verbleiben und die Regelung der Stellung des Kapitäns im Seemannsgesetz belassen sollten.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Abgeordnete Odenthal.

Odenthal (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich kann nur unterstreichen, was Herr Kollege Sabel bereits gesagt hat. Der **Kapitän** erfüllt nicht die Merkmale des Arbeitgebers. Darüber waren wir uns im Ausschuß mit großer Mehrheit einig. Er ist versicherungspflichtig in der Sozialversicherung, er hat den Kündigungsschutz des Arbeitnehmers. Er ist nicht befähigt, Arbeitgeberbeisitzer in einem Arbeitsgericht zu sein. Damit ist er Arbeitnehmer. Er hat zwar eine Sonderstellung in dem Kommandobereich, er hat das Recht der Einstellung und der Entlassung im Auftrage seines Reeders. Darüber hinaus hat er besondere Rechte im Notfall, bei Schiffsschwierigkeiten, in Gefahr usw. Alles das veranlaßt uns aber nicht, ihn aus dem Arbeitsrecht des Seemannsgesetzes herauszunehmen.

Wir hatten im Ausschuß die Absicht, die Mannschaft und die Besatzung, vom Kapitän bis zum Moses, in dieses Gesetz aufzunehmen und zusammenfassend zu betrachten. Wenn wir uns einmal die einzelnen arbeitsrechtlichen Merkmale betrachten, finden wir in § 80, daß die Bestimmungen über die Anheuerung auf bestimmte und unbestimmte Arbeitszeit, über den Dienstantritt, über die Anreisekosten, über den Begriff der Heuer, über die Fälligkeit der Heuer, die Art und den Raum ihrer Zahlung usw., die Erhöhung bei Auslandsfahrten und andere Merkmale mehr — besonders Bestimmungen der Krankenfürsorge, der Rückkehr, des Urlaubs und der Kündigung — aufgehoben werden sollen. Alles das sind arbeitsrechtliche Fragen, die den Kapitän als Arbeitnehmer genauso interessieren wie jedes andere Besatzungsmitglied.

Wir sind der Auffassung, man sollte hier nicht künstlich aus dem Handelsgesetzbuch etwas herausholen oder da hineinprojizieren, was an sich in dieses Gesetz hineingehört. Ich vertrete deshalb die Auffassung, daß wir den Antrag des Herrn Kollegen Dr. Jentzsch und seiner Freunde ablehnen sollten.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Herr Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Antrag, der hier zur Behandlung steht, wäre nur dann wirklich gerechtfertigt, wenn die **Stellung des Kapitäns** als leitenden Angestellten an Bord gegenüber der der Schiffsoffiziere und Mannschaften so herausgehoben wäre, daß die Regelung seiner materiell von der allgemeinen Regelung kaum abweichenden arbeitsrechtlichen Beziehungen im gleichen Gesetz seine disziplinarische Stellung an Bord gefährden würde. Das ist aber nicht der Fall.

Die bisherige Regelung, daß einige wenige und überdies völlig unzureichende Vorschriften über das arbeitsrechtliche Verhältnis des Kapitäns im Handelsgesetzbuch vorhanden waren, ist zweifellos ein Schönheitsfehler, der bei dieser Gelegenheit beseitigt werden sollte. In neueren arbeitsrechtlichen Gesetzen ist auch das Beispiel des Handelsgesetzbuches nicht wiederholt worden; sowohl im Kündigungsschutzgesetz als auch im Gesetz über die Kündigungsfristen für ältere Angestellte ist für den Kapitän die gleiche Regelung wie für Schiffsoffiziere und Mannschaften vorgesehen. Das hat weder zu Meinungsverschiedenheiten geführt noch Schwierigkeiten in der Durchführung gebracht.

Auch das Ausland regelt die arbeitsrechtlichen Beziehungen des Kapitäns nicht in einem anderen Gesetz als dem, in dem die Probleme der Schiffsoffiziere und Mannschaften behandelt werden. Ich erinnere an die Regelungen in den großen Schifffahrtsländern England und Frankreich, in den Niederlanden und in Skandinavien.

Aus diesem Grunde bin ich der Auffassung, daß es wünschenswert wäre, wenn die Bestimmungen über den Kapitän, wie es nach der Regierungsvorlage vorgesehen ist, am Seemannsgesetz verblieben. Ich darf bitten, dem Antrag nicht zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Abgeordnete Müller-Hermann.

Müller-Hermann (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe in Bremen mehrfach Gelegenheit gehabt, mich mit Kapitänen selber über diese Materie zu unterhalten. Wir sollten doch auch auf die Meinung etwas Rücksicht nehmen, die in diesen Kreisen vertreten wird. Bei den Kapitänen — zumindest bei der Mehrzahl der Kapitäne — besteht der Wunsch, es bei der bisherigen Regelung zu belassen, daß die **Stellung des Kapitäns im Handelsgesetzbuch geregelt** wird.

Mir scheinen zwei Argumente dafür zu sprechen. Das ist einmal der Wunsch, daß eine Koordinierung derjenigen gesetzlichen Bestimmungen, die die Kapitäne betreffen, erfolgt. Auch die Fragen der Haftung des Kapitäns, der handelsrechtlichen Stellung, der ordnungsgemäßen Befugnisse des Kapitäns sind fast durchweg im Handelsgesetzbuch geregelt. Es besteht daher der Wunsch, daß auch die anderen Fragen an der gleichen Stelle geregelt werden.

(Müller-Hermann)

(A) Zum zweiten — und hier befinde ich mich etwas im Gegensatz zu der Meinung des Herrn Bundesverkehrsministers — besteht bei den Kapitänen die Befürchtung, daß ihre disziplinarische Stellung an Bord durch die Regelung ihrer Befugnisse im Seemannsgesetz unklar, wenn nicht sogar gefährdet sein könnte.

(Zurufe von der SPD: Warum denn?)

Ich meine, daß dieses Argument auch bei uns einer Überlegung wert wäre und daß es doch angebracht wäre, es bei der bisherigen grundsätzlichen Regelung der Stellung des Kapitäns im HGB zu belassen.

(Beifall bei Abgeordneten der Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Um nicht den Eindruck entstehen zu lassen, es handle sich hier um eine einheitliche Meinung der Kapitäne, darf ich aus den Ausschußberatungen und von der Anhörung der Sachverständigen berichten, daß die Meinungen geteilt sind. Die Kapitäne sind in verschiedenen Organisationen organisiert. Ich kann Ihnen die Zahlen nicht nennen. Sie divergieren auch etwas; aber ich glaube, daß — so wie ich die Dinge abschätze — der größte Teil den Organisationen angehört, die ebenso wie der Ausschuß die **Einbeziehung der Kapitäne in das Seemannsgesetz** wünschen. Das nochmals zu sagen, scheint mir notwendig zu sein.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat Herr (B) Abgeordneter Dr. Jentzsch.

Dr. Jentzsch (FDP): Die Auslassungen des Herrn Bundesverkehrsministers und des Herrn Kollegen Sabel veranlassen mich, noch einiges dazu zu sagen.

Herr Bundesverkehrsminister, ich bin wirklich sehr erstaunt darüber, daß Sie als der für die Seeschiffahrt zuständige Fachminister, dem in einem besonderen Maße, jedenfalls nach meiner Auffassung und der Auffassung meiner politischen Freunde, auch das Interesse gerade der Kapitäne angelegen sein sollte, der Meinung sind, die disziplinare **Stellung des Kapitäns** sei in keiner Weise irgendwie gefährdet. Ich darf Ihre Aufmerksamkeit darauf lenken, daß in dem Seemannsgesetz eine ganze Reihe von Tatbeständen normiert sind, die noch mit dem Etikett „Straftaten und Ordnungswidrigkeiten" versehen sind. Sie können bei dem unbefangenen Leser des Seemannsgesetzes den Eindruck hervorrufen, daß es notwendig ist, aus den Erfahrungen heraus für den Kapitän einen sehr großen Katalog von zu ahndenden Straftaten aufzustellen und die Strafen aufzuzeigen, daß also hier in der Vergangenheit irgend etwas nicht richtig gewesen ist. Gerade dieser Umstand, Herr Bundesverkehrsminister, hat die Sorge der Kapitäne hervorgerufen. Nach unserer Auffassung ist es ein dringendes und berechtigtes Anliegen, dieses alte Recht, so wie es im HGB geregelt gewesen ist, wiederherzustellen. Dabei ist — ich möchte das nochmals betonen —, was uns ja sozialpolitisch interessiert, Herr Kollege Odenthal, durch diese Regelung den Kapitänen in keiner Weise auch nur ein Quentchen Recht genommen. Wir wünschen, daß diese Regelung, die wir ge- (C) meinsam mit Ihnen im Ausschuß beschlossen haben, den Kapitänen auch zukommt. Herrn Kollegen Sabel darf ich noch auf etwas aufmerksam machen; Sie können es nicht wissen, und ich nehme es Ihnen nicht übel, daß Ihnen die Seeschiffahrt und alles, was dazu gehört, nicht ganz geläufig ist. Immerhin, der Nautische Verein Lübeck, der Nautische Verein von 1868, eine sehr repräsentative Gemeinschaft, in der Sie den größten Teil der deutschen Kapitäne finden, hat als besonderes Anliegen — das geht wiederum an die Adresse des Herrn Bundesverkehrsministers —, die alte Regelung nach dem Handelsgesetzbuch wiederhergestellt zu sehen. Ich bitte nochmals, unserem Antrag stattzugeben.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat Herr Abgeordneter Schneider (Hamburg).

Schneider (Hamburg) (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Aus meiner beruflichen Erfahrung kann ich Ihnen bestätigen, was der Abgeordnete Sabel gesagt hat, daß nämlich die weitaus überwiegende Mehrzahl der Kapitäne eine Regelung, wie sie in der Ausschußvorlage niedergelegt ist, wünscht. Herr Dr. Jentzsch hat sich übrigens widersprochen. Herr Kollege Dr. Jentzsch, in Ihrer ersten Rede sagten Sie, daß es sich hier an sich nicht um eine Veränderung des materiellen Rechts handele; es komme auf die optische Wirkung an. Jetzt haben Sie es auf einmal so dargestellt, als ob es sich doch um große materielle Unterschiede handele. Ich möchte darauf hinweisen, daß sich im Handelsgesetzbuch in der Nachbarschaft der einfachen, der mittleren und der qualifizierten Angestellten auch Typen von Angestellten etwa im Range und von der Bedeutung der Kapitäne befinden. Diese Nachbarschaft hat den (D) betreffenden qualifizierten, leitenden Angestellten nichts geschadet. Ich kann mir nicht denken, warum unter der Nachbarschaft der Kapitäne mit den Mannschaften, mit den Angestellten der verschiedenen Grade, mit den Schiffsoffizieren und Schiffsingenieuren im Seemannsgesetz das Prestige der Kapitäne leiden sollte.

Wir sollten es aus all diesen Gründen — und da es sich nach Herrn Dr. Jentzsch nicht um große materielle Unterschiede handelt — bei der Ausschußvorlage belassen. Ich bitte Sie, den Antrag der FDP abzulehnen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird weiter das Wort gewünscht? — Abgeordneter Schneider (Bremerhaven)!

Schneider (Bremerhaven) (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Zeit und die herrschende Hitze nur einen Satz. Ich möchte die Ausführungen der Kollegen Dr. Jentzsch und Müller-Hermann vollinhaltlich unterstreichen, da es meines Erachtens nicht darauf ankommt, hier die gesellschaftspolitische Stellung des Kapitäns zu erörtern, sondern ausschließlich sachliche Gründe für die Entscheidung maßgebend sein können.

(Zuruf von der Mitte: Die waren für uns maßgebend!)

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird weiter das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Beratung.

(Vizepräsident Dr. Schneider)

(A) Wir kommen zur Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag Umdruck 1230 Ziffer 1 auf Streichung des § 80 zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Ich wiederhole die Abstimmung. Wer dem Antrag auf Umdruck 1230 Ziffer 1 zuzustimmen wünscht, erhebe sich bitte. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Mit Mehrheit abgelehnt.

Ich lasse über die Ausschußfassung abstimmen. Wer dem § 80 in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei Gegenstimmen und Enthaltungen mit Mehrheit angenommen.

Ich rufe auf in der Ausschußfassung die §§ 81, — 82, — 83, — 84, — 85, — 86, — 87, — 88. — Ich eröffne die Aussprache. Wird das Wort gewünscht? Das Wort wird nicht gewünscht. Ich schließe die Aussprache. Wir kommen zur Abstimmung. Wer den aufgerufenen Paragraphen in der Ausschußfassung zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe § 89 und dazu den Umdruck 1225 (neu) Ziff. 4 auf. — Bitte, Herr Abgeordneter Hansing zur Begründung.

Hansing (Bremen) (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach den §§ 87, 88 und 89 soll die normale Arbeitszeit 8 Stunden betragen. Meine Fraktion ist der Ansicht, daß die Arbeitsbereitschaft des **Pflege- und Küchenpersonals auf Schiffen** nicht mit der Arbeitsbereitschaft anderer Berufe verglichen werden kann. Wer die Verhältnisse auf den verschiedenen Schiffen kennt, wer nicht nur die „Bayernstein" — wie ein Teil unserer Abgeordneten — und vielleicht die Kombinationsschiffe unserer großen Reedereien, sondern auch (B) einmal andere Schiffe, vor allen Dingen Auswandererschiffe besichtigt hat, wird froh gewesen sein, als er wieder aus den Kombüsen heraus war, in denen eine Hitze herrschte und eine unzureichende Frischluftzufuhr vorhanden war. Er wird einsehen, daß die Arbeitsbereitschaft des Pflege- und Küchenpersonals nicht mit der anderer Berufe gleichgesetzt werden kann. Man sollte deshalb die Zeit der Arbeitsbereitschaft des Pflegepersonals in die normale Arbeitszeit von 8 Stunden mit einrechnen.

Wohin die Reise geht, zeigt ein vor einigen Wochen im Verkehrsausschuß angenommener Antrag, die Arbeitszeit für das Pflege- und Küchenpersonal auf 9 Stunden festzulegen und den Abs. 2 des § 89 zu streichen. Wer die Empörung unserer Seeleute über diesen im Verkehrsausschuß angenommenen Antrag kennt, der weiß, daß diese Sache nicht gut war. Ich glaube deshalb, es ist notwendig, daß überhaupt keine Möglichkeit gegeben wird, wegen der Arbeitsbereitschaft die Arbeitszeit noch um eine Stunde zu verlängern. Wir sind ebenfalls wie der Bundesrat der Ansicht, daß es, wenn der Absatz 2 angenommen wird, zu Streitigkeiten zwischen dem Personal und den Vorgesetzten kommen wird. Unser Antrag ist aber auch gleichzeitig mit den zur Zeit bestehenden Tarifverträgen und mit einigen Verträgen identisch, die sich in anderen Ländern mit dieser Frage befassen.

Ich bitte Sie daher, unseren Antrag anzunehmen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen (C) und Herren! Ich möchte darauf hinweisen, daß diese Ausnahmemöglichkeit nach § 89 Abs. 2 nur gegeben ist, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft fällt. Dann ist diese Möglichkeit, die Arbeitszeit um eine Stunde auszuweiten, gegeben. Ich glaube, man muß auch die betrieblichen Verhältnisse der Seeschiffahrt sehen. Die Regelung, die hier getroffen ist, ist nicht als eine Abnormität zu bezeichnen.

Ich möchte auch hier empfehlen, bei den Ausschußbeschlüssen zu bleiben.

Vizepräsident Dr. Schneider: Wird das Wort weiter gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Beratung über die aufgerufenen Paragraphen.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag Umdruck 1225 (neu) Ziffer 4. Wer ihm zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Mit Mehrheit abgelehnt.

Wir kommen dann zur Abstimmung über § 89 in der Ausschußfassung. Wer zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Bei Gegenstimmen und Enthaltungen angenommen.

Ich rufe § 90 und § 91 in der Ausschußfassung auf. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wir kommen zur Abstimmung. Wer den beiden aufgerufenen Paragraphen zuzustimmen wünscht, gebe bitte das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Angenommen.

Ich rufe nunmehr § 92 auf, dazu die Anträge Umdrucke 1236, 1230 Ziffer 2 und 1232. Ich lasse sie in der aufgerufenen Reihenfolge begründen. (D)

Wer begründet den Antrag Umdruck 1236? — Herr Abgeordneter Walter!

Walter (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Wir kommen mit § 92 des Seemannsgesetzes zu einem Paragraphen, der einiges Gewicht besitzt. Er ist wichtig für die Mannschaften, für unser Mitschiffspersonal und vor allen Dingen für unsere gesamte Seeschiffahrt. Selbst auf die Gefahr hin, daß mir der Kollege Blachstein nun wieder sagt: Warum setzen Sie sich denn für die Interessen der Reeder so ein?, möchte ich gleich eindeutig betonen, daß es mir und meinen Kollegen in meiner Fraktion darum geht, unserer **Seeschiffahrt** keine **Hemmschuhe** anzulegen, die eines schönen Tages dazu führen könnten, daß wir zu den Schiffsfriedhöfen kommen, wie wir sie Ende der zwanziger Jahre hatten. Das neue Seemannsgesetz, so nötig und dringend es war, daß wir es schufen, hat uns doch einige Paragraphen eingebracht, die sehr bedenklich dahin tendieren, unserer Seeschiffahrt Hemmschuhe anzulegen, die im Interesse der Mannschaften, der Besatzungen an Bord und besonders im Interesse unserer Seeschiffahrt einfach nicht zu verantworten sind. Was nützt es unseren Seeleuten, wenn die Schiffe angebunden werden müssen, und was nützt es der Volkswirtschaft, wenn wir nicht fahren können, weil wir in dem Gesetz Paragraphen festlegen, die nicht im Interesse der Fortentwicklung der Seeschiffahrt sind! Aus diesem Grunde, lieber Herr Kollege Blachstein möchte ich einige Ausführungen zu diesem Paragraphen und zu meinem Antrag machen.

(Abg. Blachstein: Wie die Zeiten sich ändern, Herr Walter!)

(Walter)

— Natürlich haben sich die Zeiten geändert, sogar sehr, auch die Schiffe, auch die Seeleute haben sich geändert.

(Abg. Blachstein: Die Meinungen, Herr Walter!)

— Es ist alles im Fluß! Vielleicht sind Sie es auch, Sie sollten zumindest ein wenig mit der Zeit gehen und nicht in den alten Gedankengängen weitertraben. Das ist nicht gut.

Ich habe den Antrag gestellt, der einen dieser Hemmschuhe unserer Seefahrt beseitigen soll. Es ist im Ausschuß betont worden, daß durch die erhöhten Pauschalen, die für die Überstunden gezahlt werden sollen, eine Bremse gegen die Leistung von **Überstunden an Bord** eingeschaltet wird. Nun, dieses Einlegen von Bremsen ist eine eigenartige Sache. Wenn wir Bremsen einlegen wollen, brauchen wir nur zu sagen, es dürfen nur soundso viel Überstunden gemacht werden, damit wäre die Sache erledigt. Wenn Sie zur Begründung der erhöhten Pauschalen aber sagen, wie es geschehen ist, es müsse eine Bremse gegen zu viele Überstunden geschaffen werden, so bin ich sogar der Meinung, die Tendenz geht dahin, daß sich unsere Besatzungsmitglieder sagen: Jetzt erst recht viele Überstunden, denn wir bekommen ja die Stunden über 90 und 120 hinaus doppelt und noch mehr bezahlt. Man soll solche Argumente also besser nicht anführen. Es ist jedenfalls eine Tatsache, daß durch den Paragraphen, wie er jetzt besteht, unsere Seeschiffahrt in eine unverhältnismäßig schwierige Lage gegenüber der Konkurrenz im Ausland kommt. Vor allem sollten wir bei der Behandlung des Gesetzes in diesem Hohen Hause eines nicht vergessen. Unsere Seeschiffahrt bewegt sich nicht auf dem Lande, in unserem Bundesgebiet, sondern sie hat den Kampf um die Märkte mit einer beachtlichen und bedenklichen Zahl von Handelsflotten durchzustehen, die besonders durch die billigen Panlico-Länder in einer Weise bevorzugt werden, daß es für unsere Reedereien außerordentlich schwierig ist, diesen Konkurrenzkampf, der sich auf den Weltmärkten abspielt, zu bestehen. Wir haben allen Grund, diesen Konkurrenzkampf unserer Seeschiffahrt zu erleichtern und ihn nicht durch eine falsche Gesetzgebung zu erschweren.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, meinem Antrag stattzugeben. Sollten Sie das nicht, dann ist meine Fraktion bereit, dem Antrag der Herren Kollegen Dr. Bürkel und Genossen zuzustimmen.

Vizepräsident Dr. Schneider: Abgeordneter Dr. Jentzsch zur Begründung von Umdruck 1230 Ziffer 2!

Dr. Jentzsch (FDP): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich muß Ihnen, damit unser Änderungsantrag verständlicher wird, noch etwas berichten, was an und für sich bei der Aussprache in erster Lesung hätte gesagt werden sollen; ich stimme da mit dem Herrn Kollegen Wehr überein. Es ist für Sie nicht leicht und nicht gut möglich, alle Zusammenhänge richtig zu erkennen, um sich daraus das Urteil bilden zu können, das Sie abgeben sollen.

Meine Damen und Herren, es hat fünf Jahre lang einen sogenannten Sozialpartnerausschuß gegeben, der aus Vertretern der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, der Deutschen Angestelltengewerkschaft, des Verbandes Deutscher Reeder, des Verbandes der Deutschen Küstenschiffahrt zusammengesetzt war und unter Beteiligung von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesarbeitsministeriums in mehr als 50 Sitzungen unter dem Vorsitz des niedersächsischen Finanzministers Dr. Koch getagt hat. Dieser Ausschuß hat einen Entwurf gefertigt, der in wesentlichen Teilen Grundlage des uns vorliegenden Regierungsentwurfs eines **Seemannsgesetzes** ist. Etwa 90 % aus dem **Sozialpartnerentwurf** sind Bestandteil des Seemannsgesetzentwurfs geworden. Das ist um so bemerkenswerter, als damit von den beiden am meisten interessierten Kreisen auf echt demokratische Weise ein Kompromißergebnis erreicht wurde, wie man es sich eigentlich als Grundlage für den Gesetzgeber nicht idealer vorstellen kann.

Ich darf zu unserem Änderungsantrag für den § 92 folgendes sagen: Er richtet sich fast wörtlich nach der Fassung des Sozialpartnerausschusses, die folgenden Wortlaut hatte:

> Abgesehen von den Fällen des § 98 sind Verlängerungen . . . . außerhalb der bezeichneten Zeit zulässig. Mehrarbeit darf nur in dringenden Fällen gefordert werden; sie soll möglichst gleichmäßig verteilt werden. Über das Vorliegen der Dringlichkeit entscheidet dem Besatzungsmitglied gegenüber der Kapitän. Mehrarbeit ist angemessen zu vergüten.

Dem Sinne nach ist die gleiche Bestimmung enthalten in dem internationalen Arbeitsabkommen Nr. 93. Wir legen bei der Beratung dieses Gesetzes — von Rechts wegen alle Seiten dieses Hauses — ganz entscheidenden Wert auf die Vergleichsmöglichkeiten, die sich international anbieten. Die Seeschiffahrt spielt sich bekanntlich nicht nur an den deutschen Küsten ab, sondern geht über die Weltmeere hinweg, und überall draußen sind Vergleichsmöglichkeiten mit den Verhältnissen der anderen Nationen gegeben. Auch sonst sind bei Argumentationen bezüglich anderer Gesetze die internationalen Arbeitsabkommen Richtschnur. Der von meiner Fraktion eingebrachte Änderungsantrag deckt sich also voll und ganz mit diesen internationalen Abkommen.

Ein anderes, meine Damen und Herren: Vergessen wir doch bitte eines nicht. Der Herr Kollege Walter hat schon auf einige diesbezügliche Punkte aufmerksam gemacht. Auch in der Arbeitszeitordnung für die Verhältnisse an Land gibt es keine derartigen **Staffelzuschläge**, wie sie hier erstmals festgelegt worden sind. Ich bedaure es lebhaft, daß der Herr Bundesverkehrsminister, dem die Sorge für die Seeschiffahrt übertragen ist, anscheinend im Wettstreit mit seinem Kollegen, dem Herrn Bundesarbeitsminister, unterlegen ist; denn er weiß zu gut, welche Belastungen tragbar sind und welche nicht und ob es angezeigt ist, auf einem Sondergebiet, wie es gerade die Seeschiffahrt ist, eine Neuerung in arbeitsrechtlicher Hinsicht durchzuführen, wie es im vorliegenden Regierungsentwurf geschehen ist. In den meisten anderen Ländern — das Material liegt vor; ich werde mir erlauben, es nachher zu Protokoll zu geben, um Sie hier nicht aufzuhalten — sind die Verhältnisse anders geregelt. Ich habe nichts dagegen und befürworte auch, soweit das möglich ist, daß wir in der Bundesrepublik fortschrittlich sind. Aber diese Fortschrittlichkeit muß sich in den Grenzen dessen halten, was uns möglich ist. Solange wir die Mög-

(Dr. Jentzsch)

(A) lichkeit haben, nach bestehenden Gesetzen, vergleichbar mit den Verhältnissen an Land, einen bestimmten Mindestsatz zu erreichen, ist es nach Auffassung meiner politischen Freunde und nach meiner Auffassung unmöglich, hier Staffelzuschläge festzusetzen und ein Drosselungssystem anzuwenden, das den gewünschten Erfolg keineswegs sicherstellt. Denn die Überstunden an Bord kann man nicht mit den Überstunden an Land vergleichen. Es sind nun einmal grundsätzliche Unterschiede zwischen den Landverhältnissen und den Bordverhältnissen. Darüber wird wahrscheinlich im Laufe der Debatte noch des öfteren zu sprechen sein.

Ich bitte daher nochmals, unserem Antrage stattzugeben.

(Beifall bei der FDP und bei Abgeordneten der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort zur Begründung des Antrags Umdruck 1232 hat der Abgeordnete Dr. Bürkel.

Dr. Bürkel (CDU/CSU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der § 92 in der Ausschußfassung sieht, wie schon ausgeführt wurde, **Staffelzuschläge für Mehrarbeit** vor, und zwar 25 %, 50 % und 100 %. Wie auch Herr Dr. Jentzsch schon sagte, gibt es eine derartige Regelung für die Mehrarbeitszuschläge bisher nicht. Es ist daher nicht recht verständlich, warum nach dem Regierungsentwurf gerade hier in der Seeschiffahrt erstmalig diese Staffelzuschläge gesetzlich eingeführt und erprobt werden sollen. Gerade in puncto Arbeitszeit und Mehrarbeit stellt die Seeschiffahrt inso- (B) fern ein Spezialgebiet dar, als sich das Schiff und seine Besatzung erheblich von einem Betriebe auf dem Lande unterscheiden. Man sagt mit Recht, auf dem Schiff bestehe eine Arbeits-, Lebens- und Schicksalsgemeinschaft. Außerdem ist bekannt, daß auf dem Schiff, wenn es Fahrt macht, sehr viel Arbeitsbereitschaft in die Arbeitszeit fällt. Ferner weise ich darauf hin, daß es an Bord keine Anmarschwege gibt. Im übrigen ist die Arbeitszeit naturnotwendig und weitgehend durch das Fahrtgebiet, durch das Wetter und dergleichen mehr bestimmt. Während beim Landbetrieb bei sogenannten Stoßgeschäften zusätzliche Arbeitskräfte von außerhalb herangezogen werden können, um dadurch Mehrarbeit zu vermeiden, ist das verständlicherweise auf dem Schiff nicht möglich. In schwierigen Lagen müssen alle Mann ran. Es kommt deshalb hier öfter zu zwangsläufiger Mehrarbeit als bei den Landbetrieben.

Diese Besonderheiten hat der Regierungsentwurf in § 91 auch durchaus anerkannt, indem er dem Kapitän in dringenden Fällen die Ansetzung von Überstunden und in den Fällen von Gefahr darüber hinausgehend weiterer Überstunden zugesteht. Trotz dieser Besonderheiten, die weder vom Kapitän noch vom Reeder in irgendeiner Weise beeinflußt werden können, geht der Entwurf über die Bezahlung der Mehrarbeitsstunden, wie sie zu Lande üblich ist, hinaus. In Landbetrieben gelten kraft gesetzlicher Regelung für die Bezahlung von Mehrarbeitsstunden Zuschläge von 25 %. Nach dem Entwurf des Gesetzes über die Seeschiffahrt sollen 25, 50 und 100 % gelten. Die Begründung, die dafür gegeben wird, ist folgende: Der Kapitän soll durch die hohen Zuschläge abgeschreckt werden, überhaupt Überstunden anzuordnen. Im übrigen (C) gebe es an Bord keine Behörde, die die Arbeitszeiten kontrollieren könne; infolgedessen müßten die Mehrarbeitszuschläge so hoch festgesetzt werden, daß unter keinen Umständen Überstunden gemacht würden.

Dagegen ist zu sagen, wie ich soeben schon ausgeführt habe, daß der Betrieb an Bord es manchmal naturnotwendig mit sich bringt, daß Überstunden gemacht werden. Im übrigen ist aber schon durch die Strafandrohung verhindert, daß der Kapitän unnötige Überstunden anordnet. Wenn nämlich der Kapitän Überstunden vorsätzlich anordnet, obwohl sie nicht dringend erforderlich sind, droht ihm eine Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr. Tut er es fahrlässig, dann muß er unter Umständen eine Geldbuße bis zu 1000 DM bezahlen. Betrachtet man die Besonderheiten der Seeschiffahrt in Verbindung mit diesen Strafandrohungen, sind die Staffelzuschläge als Abschreckungsmittel meines Erachtens überflüssig. Sie wirken dann nur noch als willkürliche und unwirtschaftliche Maßnahme, die unsere Seeschiffahrt gegenüber der ausländischen Seeschiffahrt ungerechtfertigt belastet. Gesetzliche Regelungen für Mehrarbeitszuschläge gibt es nur in den sozial fortschrittlichen Ländern, wie wir zu sagen pflegen, nämlich in Schweden, Norwegen und Finnland. Aber auch in diesen Ländern betragen die Zuschläge nur 25 %.

Unser Antrag auf Umdruck 1232 hat zum Inhalt, daß die Entscheidung über die Mehrarbeitszuschläge in erster Linie der **Vereinbarung der Sozialpartner** überlassen bleibt. Der Antrag entspricht damit dem Inhalt des Sozialpartnerentwurfs, der soeben schon von Dr. Jentzsch angeführt wurde. Dieser Sozialpartnerentwurf hat, wie bekannt, der Regierungsvorlage weitgehend als Vorlage gedient. Die Regelung den Sozialpartnern (D) zu überlassen, entspricht auch der tatsächlichen Lage deshalb besser, weil es auch innerhalb der einzelnen Sparten der Seeschiffahrt verschiedene Verhältnisse und Möglichkeiten gibt, so daß es richtig ist, den Sozialpartnern die Möglichkeit offenzuhalten, innerhalb der einzelnen Sparten der Seeschiffahrt verschiedenartige Regelungen über die Mehrarbeit und die Mehrarbeitsbezahlung zu treffen. Hier sei an die Hochseeschiffahrt, an die Küstenschiffahrt, an die Passagierschiffahrt und dergleichen erinnert.

Im Gegensatz zu den Änderungsanträgen der Kollegen Walter und Dr. Jentzsch sieht der Änderungsantrag auf Umdruck 1232 vor, daß, falls sich die Tarifpartner über die Bezahlung der Mehrarbeit nicht einigen, auf jeden Fall ein Zuschlag von 25 % zu zahlen ist. Durch die Annahme dieses Antrags würde folgendes erreicht. Erstens hätten wir für die Seeschiffahrt die gleiche Regelung, wie sie für die Landbetriebe zur Zeit gesetzlich vorgeschrieben ist. Außerdem entspricht dieser Antrag dem Entwurf der Sozialpartner. Er entspricht aber auch dem Vorschlag des Verkehrsausschusses, der hier mitberatend tätig war. Schließlich entspricht er dem Artikel 17 des Internationalen Übereinkommens Nr. 93.

Zusammenfassend möchte ich folgendes sagen. Die augenblickliche **Lage der deutschen Seeschiffahrt** ist sehr angespannt. Hier wirken sich sowohl die Kriegsverluste wie der Fortfall der Ausbildung während einer Zeit von mindestens 10 Jahren und schließlich auch der sehr schnelle Wiederaufbau unserer Seeschiffahrt aus. Die Schiffe können im Augenblick noch nicht so mit Mannschaften be-

(Dr. Bürkel)

(A) setzt werden, wie es wünschenswert wäre. Es müssen daher im Augenblick, wenn unsere Seeschiffahrt überhaupt weiterkommen will, Überstunden angeordnet werden. Das ist auch in unserem Entwurf berücksichtigt. Es kann aber damit gerechnet werden, daß diese Schwierigkeiten in etwa zwei bis drei Jahren, wenn nicht behoben, so doch erheblich gemindert werden.

Es wäre unseres Erachtens nicht zweckmäßig, jetzt durch eine zu starre gesetzliche Überstundenregelung die später etwa normalen Verhältnisse zu belasten. Es wäre vielmehr richtiger, jetzt eine Übergangsregelung zu treffen, die an Hand der Erfahrungen, die wir gemacht haben, darin liegen würde, daß man den Sozialpartnern die Regelung dieser Frage überläßt. Dann haben wir nämlich den weiteren Vorteil, daß die Sozialpartner sich der Entwicklung und der Lage des Arbeitsmarktes jeweils durch neue Tarifvereinbarungen anpassen können. Das würde aber unmöglich gemacht, wenn wir die gesetzliche Regelung so träfen, wie sie im Regierungsentwurf vorgesehen ist und wie sie der Ausschuß beschlossen hat.

Aus allen diesen Gründen bitten wir, dem Antrag auf Umdruck 1232 zuzustimmen.

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Herr Bundesarbeitsminister.

Storch, Bundesminister für Arbeit: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich glaube, manchem der Redner hier ist doch der eine oder andere Fehler in der Beurteilung der (B) Dinge in der uns umgebenden Welt unterlaufen. Nach den Unterlagen, die ich hier zur Hand habe, wird die **Mehrarbeit in den nordischen Staaten** — also Norwegen, Schweden, Dänemark —, aber auch in Italien und in den USA durch Geld vergütet. In Norwegen und Schweden ist die Sache so, daß die Überstunden nicht, wie es hier vorgesehen ist, mit 25, sondern bereits mit 50 % vergütet wird, und bei der Sonntagsüberarbeit kommt ein Zuschlag von 100 % darauf.

Wenn man sich nun heute hier auf das **Abkommen Nr. 93 der Internationalen Arbeitsorganisation** berufen hat, dann möchte ich Ihnen doch sagen, daß das ja letzten Endes ein Abkommen für insgesamt 76 Staaten in der Welt ist, worunter mindestens zwei Drittel als sogenannte unterentwikkelte Länder angesprochen werden. Wenn man dort bereits eine derartige Norm der unbedingten Überstundenzuschlagsbezahlung von 25 % vorsieht, bin ich der Meinung, daß wir in unserer doch etwas anders gelagerten Situation das, was hier in dem Entwurf vorgesehen ist, sehr wohl verantworten können.

Was sagt denn der Entwurf? Die ersten 60 Mehrarbeitsstunden im Monat — 60 Mehrarbeitsstunden im Monat! — werden mit 25 % bezahlt, also mit dem Mindestsatz, den die ILO für alle schiffahrttreibenden Völker aufgestellt hat. Erst, wenn 60 Überstunden im Monat gemacht worden sind, soll für die folgenden 30 Überstunden ein Zuschlag von 50 % gezahlt werden. Ich persönlich bin der Meinung, wenn Sie das, was hier in der Gesetzvorlage steht, zum Gesetz machen, wird man in der Regel mit 60 Überstunden im Monat auskommen.

(Beifall in der Mitte.)

Vizepräsident Dr. Schneider: Das Wort hat der (C) Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bitte, alle Änderungsanträge zu § 92 abzulehnen und der Ausschußfassung zuzustimmen, die der Regierungsvorlage entspricht. Zur Begründung darf ich folgendes ausführen.

Herr Kollege Jentzsch hat einmal gemeint, ich sei nicht so sachverständig, weil ich nicht von der Wasserkante käme. Ich habe mir jedoch die Dinge sehr gut angesehen, Herr Kollege Jentzsch — und andere haben das auch getan —, und ich muß Ihnen sagen, ich habe manchmal einen gelinden Schrecken bekommen, als ich mich über die Situation in der Seeschiffahrt unterrichtete.

Es ist gut, einmal einen Überblick über das Überstundenwesen, über die **Bezahlung der Überstunden in der Seeschiffahrt** zu geben. Zunächst müssen wir wissen, daß es in der Seeschiffahrt bezahlte, aber auch unbezahlte Überarbeit gibt. In § 90 dieses Gesetzentwurfs ist von der unbezahlten Überarbeit die Rede; diese kann unter Umständen sehr umfangreich sein. Ich erinnere an die Arbeiten zur Erhaltung des Schiffes in Fällen drohender Gefahr, ich erinnere an das Problem der Rollenmanöver, ich erinnere an die Hilfeleistungen zur Rettung anderer Schiffe und andere Dinge, die in § 90 enthalten sind.

(Zuruf des Abg. Dr. Jentzsch.)

— Herr Kollege Jentzsch, wollen Sie eine Zwischenfrage stellen? — Bitte!

(Präsident D. Dr. Gerstenmaier übernimmt den Vorsitz.)

(D)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Also, meine Damen und Herren, auch die Präsidenten müssen sich ab und zu verständigen, damit nicht noch mehr Pannen vorkommen, als wir sie uns in diesen heißen Tagen und Wochen ohnehin schon geleistet haben. Vor allem muß der Präsident aufpassen, und damit er richtig aufpassen kann, muß er erst informiert sein. Ich bitte deshalb um Ihre Nachsicht und darf den Herrn Redner bitten, fortzufahren.

(Abg. Dr. Jentzsch: Ich bitte um eine Zwischenfrage!)

— Bitte sehr.

Dr. Jentzsch (FDP): Herr Kollege Sabel, Sie haben von den unbezahlten Überstunden gesprochen und Beispiele angeführt. Ist Ihnen entgangen, daß es sich dabei um ganz spezielle Sonderfälle handelt, die nicht alltäglich sind, sondern die höchst selten passieren werden und von denen man in der Mehrzahl aller Fälle nur wünschen kann, daß sie gar nicht passieren?

Sabel (CDU/CSU): Herr Kollege Dr. Jentzsch, ich habe auf den § 90 hingewiesen und gesagt, daß diese unbezahlten Überstunden unter Umständen sehr zahlreich sein können. Denken Sie z. B. an die notwendigen Rollenmanöver, die ja öfters durchgeführt werden müssen.

Nun möchte ich auf etwas anderes hinweisen. Wer bei seiner Betrachtung von den Arbeitsverhältnissen auf dem Land und dem Arbeitsrecht im Land ausgeht, ist an sich schon etwas er-

(Sabel)

(A) schrocken über die **weitgehenden Möglichkeiten zur Leistung von Überstunden,** die im Gesetz vorgesehen sind. Wenn man hier schon praktisch fast zu einer Norm von 90 Stunden kommt, ist das doch sehr viel. In § 91 ist davon die Rede, daß die Überstunden dieses Ausmaß annehmen können.

Nun ist die Frage zu prüfen: Ist die **Bezahlung der Überstunden** im Seemannsgesetz abnorm geregelt, widerspricht sie dem, was in Landbetrieben üblich ist? Und da sage ich: Nein. Die ersten 60 Überstunden werden mit einem Zuschlag von 25 % bezahlt, während nach den Tarifverträgen im allgemeinen die ersten zwei Überstunden am Tag mit einem Zuschlag von 25 % bezahlt werden. Hier geht man nicht vom Tag aus, sondern von der Pauschalsumme von 60 Stunden im Monat. Es kann also so sein, daß an 15 Tagen je 4 Stunden Überarbeit geleistet wird, oder so, daß an 10 Tagen je 6 Stunden Überarbeit geleistet wird und daß dann immer noch nur 25 % Zuschlag gezahlt zu werden brauchen, also das, was nach dem ILO-Abkommen als Mindestleistung vorgesehen ist. Wir haben andere Länder — ich erinnere an Frankreich —, in denen man eine andere Regelung gewählt hat. Dort geht man vom Tag aus. Diese Regelung ist starrer und für den Reeder schlechter. Das sollte man sehen. Darüber hinaus werden für die nächsten 30 Stunden im Monat 50 % Zuschlag gegeben, also von der 61. bis zur 90. Stunde, erst darüber hinaus 100 %.

Herr Kollege Dr. Jentzsch hat hier gesagt, er wolle Material als Anlage zum Protokoll geben. Ich glaube, das entspricht nicht der Übung; das Material müßte ja einmal geprüft werden. Ich jedenfalls habe bei **Vergleichen mit anderen Ländern**

(B) dasselbe festgestellt, worauf soeben der Herr Arbeitsminister hingewiesen hat. Ich habe festgestellt, daß zum Teil in anderen Ländern, die mit uns in Konkurrenz stehen, die Überstundenzuschläge höher sind als bei uns.

Nun möchte ich mich dem Argument zuwenden, das Herr Bürkel angeführt hat. Er sagte, die Frage der Überstundenbezahlung sei im allgemeinen nicht durch Gesetz geregelt. Ich weiß, daß lediglich in der Arbeitszeitordnung diese Minimalregelung enthalten ist, wonach, wenn andere Regelungen nicht vorliegen, mindestens 25 % zu zahlen sind. Nun könnte man sagen: Gut, dann überlassen wir es auch hier den Tarifpartnern, wie sie die Überstundenbezahlung regeln wollen. Es ist aber mit Recht darauf hingewiesen worden, daß wir bei der Behandlung dieser Frage im Ausschuß davon ausgegangen sind, daß hier ein anderer Maßstab anzulegen ist, weil es notwendig ist, eine Bremse einzubauen. Der Herr Kollege Walter hat gemeint, das sei nicht notwendig. Wie ist die Situation? Landbetriebe werden durch die Gewerbeaufsicht überwacht, damit gewisse Grenzen nicht überschritten werden. Diese **Überwachung** ist hier natürlich schwer möglich. Wir glauben, daß eben in der Höhe des Überstundenzuschlages ein gewisses retardierendes Moment liegt, daß durch die Höhe des Überstundenzuschlages der einzelne gezwungen ist, zu kalkulieren, ob diese Überstundenmenge für den Betrieb, für das Schiff, für die Reederei vernünftig ist. Diese Bremse sollte man also nicht ignorieren. Wir halten sie für notwendig.

Nun ist wiederholt auf die **Konkurrenz mit dem Ausland** hingewiesen worden. Ich möchte dazu nicht allzu viel sagen. Ich könnte manches sagen. Aber man sollte die Situation in der deutschen

(C) Seeschiffahrt nicht so hinstellen, wie es hier manchmal versucht wird. Wir wissen um echte Investitionsschwierigkeiten. Aber ich glaube, die muß man trennen von der Frage der Rentabilität der Schiffahrt. Uns allen ist nicht unbekannt, daß in den letzten Jahren die Situation in der Schiffahrt im allgemeinen nicht ungünstig war. Auch wir orientieren uns manchmal über Frachtsätze und können daraus gewisse Schlußfolgerungen ziehen. Also auch die wirtschaftliche Situation läßt es zu, die von uns hier vorgeschlagene Regelung zu akzeptieren.

Herr Kollege Dr. Bürkel hat darauf hingewiesen, daß es auf dem Schiff auch weitgehend **Arbeitsbereitschaft** gibt, daß Anmarschwege entfallen, daß also gewisse Annehmlichkeiten vorhanden sind, die man in anderen Betrieben nicht oder nicht im gleichen Maße hat. Herr Kollege Dr. Bürkel, ich will das nicht bestreiten. Aber ich glaube, man muß, wenn man die Annehmlichkeiten eines Berufes aufzeigt, auch die Unannehmlichkeiten aufzeigen. Es ist uns nicht neu, daß dieser Beruf auch manche Schwierigkeiten hat, daß es in ihm sehr viele unangenehme Dinge gibt und daß in diesem Beruf manchmal eine stärkere Beanspruchung des Menschen als im normalen Arbeitsleben erfolgt. Dazu kommen noch die Trennung von der Familie und viele andere Dinge mehr. Ich möchte also meinen, daß man hier nicht nur von Annehmlichkeiten reden kann, sondern das Ganze sehen muß.

Ich möchte abschließend sagen: das, was Ihnen hier vom Ausschuß vorgeschlagen ist, entspricht der Regierungsvorlage und enthält nichts Unzumutbares. Wir bitten Sie dringend darum, bei den Vorschlägen zu bleiben, die vom Ausschuß gemacht worden sind.

(D)

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Einstweilen sind noch vier Redner gemeldet. Das Wort hat der Herr Abgeordnete Odenthal.

(Abg. Odenthal: Ich verzichte!)

— Er verzichtet; ausgezeichnet! Herr Abgeordneter Wehr, verzichten Sie auch?

(Abg. Wehr: Ja!)

— Ausgezeichnet! Herr Dr. Jentzsch verzichtet auch?

(Abg. Dr. Jentzsch: Nein, ich muß ganz kurz sprechen; es tut mir leid!)

— Wir sprechen schon dreieinhalb Stunden darüber, meine Damen und Herren. In meinem Fahrplan steht vorsichtigerweise „Abgabe von Erklärungen". Welche Optimisten sind wir! Also bitte, kurze Erklärungen, meine Herren!

Dr. Jentzsch (FDP): Meine Damen und Herren! Ich habe noch kein Gegenargument gegen meine Begründung gehört, als ich den Sozialpartnerentwurf angezogen habe. Jeder ist um dieses Problem herumgegangen. Der Herr Bundesarbeitsminister ist der Auffassung, daß in der **Seeschiffahrt** in der Regel mit 60 % an **Überstunden** ausgekommen werden kann. Mir ist bekannt, daß bei den vorangegangenen Arbeiten im Sozialpartnerausschuß eine sehr enge Fühlung zwischen Bundesarbeitsministerium und Bundesverkehrsministerium bestanden hat. Zwischen beiden Häusern ist laufend ein Gedankenaustausch gewesen. Ich bin überrascht, daß

(A) **(Dr. Jentzsch)**

ein solches Ergebnis dabei herausgekommen ist. Ich möchte den Herrn Bundesverkehrsminister fragen, ob er der Ansicht ist, daß wir auch in Zukunft in der Seeschiffahrt mit 60 % auskommen werden.

Ich darf darüber hinaus an den Herrn Bundesverkehrsminister eine zweite Frage richten, die im Zusammenhang mit den Äußerungen, die der Herr Kollege Sabel hier gemacht hat, steht, nämlich die Frage, ob die Kosten für die Überstunden in der Seeschiffahrt durchaus normal sind und ohne weiteres verkraftet werden können. Wir haben in der Seeschiffahrt Jahreslohnkosten in Höhe von normalerweise 125 Millionen DM. Wir haben einen fixen Überstundensatz von 50 Millionen DM. Die Mehrarbeitszuschläge würden nach der Regierungsvorlage etwa 72 Millionen DM betragen. Das bedeutet praktisch eine Heuererhöhung von etwas über 60 %. Es dürfte bekannt sein, wie die Situation in der Seeschiffahrt ist. Ich wäre dem Herrn Bundesverkehrsminister sehr dankbar, wenn er hierzu vielleicht auch zwei aufklärende Worte sagen würde.

Herr Sabel, noch ein übriges zur Rentabilität! Ich glaube, gerade die Seeschiffahrt ist der beste Beweis dafür, daß es ein erhebliches Wellental, ein Auf und Ab gibt und daß man nicht davon ausgehen kann, daß die Entwicklung immer in solcher Form verlaufen wird, wie man sie gerade wünscht.

(Beifall bei der FDP.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Dr. Dittrich verzichtet? — Herr Kollege Sabel!

(B) **Sabel** (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Jentzsch, ich hatte mir aufgeschrieben, auch zu dieser Frage etwas zu sagen, es aber vergessen. Sie sagen, der Sozialpartnerentwurf habe eine solche Regelung nicht vorgeschlagen. Nun bitte ich Sie, einmal in Ihrer Gegenüberstellung zu vergleichen. Sie haben sie ja sicher vorliegen. Da finden Sie die Vorschläge der Arbeitnehmerorganisationen zur Überstundenbezahlung. Ich will sie Ihnen gleich nennen. Die ÖTV hatte verlangt, daß der Zuschlag nicht für die ersten 60, sondern für die ersten 40 Stunden 25 % betragen soll.

(Abg. Dr. Jentzsch: Wir sprechen vom Sozialpartnerentwurf!)

— Wir sprechen von der Gegenüberstellung der **Meinungen der Sozialpartner.** Sie können hier nicht sagen, daß die Sozialpartner als solche diese Auffassung vertreten haben. Bitte, schlagen Sie nach; da steht das drin.

(Abg. Dr. Jentzsch: Im Entwurf steht es so drin, wie ich es vorgetragen habe: einstimmig angenommen!)

Ich sage es noch einmal: die ÖTV hat für die ersten 40 Stunden einen Zuschlag von 25 % verlangt, für die weiteren 20 Stunden 50 % und darüber hinaus 100 %. Die DAG hat für die ersten zwei Stunden am Tag 25 %, für die dritte und vierte Stunde 50 % und darüber hinaus 100 % verlangt.

Das ist die Situation, vor der wir standen. Sie können dem nun gegenüberstellen, was vom Ausschuß beschlossen worden ist.

Nun zu dem Sozialpartnerentwurf als solchem. Der **Sozialpartnerentwurf** enthält Dinge, die Grundlage der Regierungsvorlage geworden sind, über die man sich dann verständigt hat, und er enthält Dinge, die nicht übernommen worden sind, und Fragen, über die die Sozialpartner schon bei ihren Beratungen nicht zu einer Verständigung gekommen sind. Man muß hier also zwischen drei Möglichkeiten unterscheiden.

(C)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Einen Augenblick! Gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Sabel (CDU/CSU): Bitte, Herr Kollege Dr. Jentzsch!

Dr. Jentzsch (FDP): Herr Kollege Sabel, ich habe zur Begründung meines Antrags gesagt, daß im Soialpartnerentwurf dieser einstimmig gefaßte Beschluß steht.

Sabel (CDU/CSU): Woraus entnehmen Sie, daß er einstimmig gefaßt worden ist?

Dr. Jentzsch (FDP): Weil es in dem Ihnen bekannten Protokoll — in dem großen grünen Buch — darinsteht. Es sind sonst Alternativvorbehalte entweder der Gewerkschaften oder des Reederverbandes; aber das sind ja technische Dinge, die wir beide, Herr Kollege Sabel, ganz genau kennen.

Darf ich jetzt zu meiner Frage kommen! Glauben Sie wirklich, daß der eine Teil der Sozialpartner, nämlich die ÖTV und die DAG, wenn ihnen von Regierungsseite ihr Sozialpartnerentwurf wesentlich erweitert, ihnen ein Geschenk gebracht wird, nein sagen und nun nicht noch ihrerseits die Forderung wesentlich steigern, nachdem sie' eine derart unerwartete, aber sicherlich sehr dankbar begrüßte Hilfe bekommen haben? Ich würde es den Gewerkschaften nicht übelnehmen, wenn sie so verfahren. (D)

(Zurufe von der SPD: Das ist ja keine Frage mehr!)

Sabel (CDU/CSU): Ich glaube, es ist notwendig, etwas über den Kreis zu sagen, der den Sozialpartnerentwurf geschaffen hat. Ich darf Sie, Herr Dr. Jentzsch, auf die Beratungen hinweisen. Wir haben sehr lange die Sachverständigen gehört, ich glaube, sieben Tage waren es. Dabei ist wiederholt zum Ausdruck gebracht worden, daß sich die Organisationen der Sozialpartner an diesen Entwurf nicht gebunden fühlen. Die Organisationen der Sozialpartner haben Personen in das Gremium entsandt, das das Seemannsgesetz vorbereitet hat. Aber — das ist wiederholt gesagt worden — die Organisationen als solche betrachteten die Vorlage nicht als für sie verbindlich.

Ich möchte damit Schluß machen, Herr Kollege Dr. Jentzsch; wir haben lange im Ausschuß diskutiert. Ich bin gern bereit, mit Ihnen nachher noch darüber zu diskutieren; aber ich glaube, wir wollen damit zu einem Ende kommen.

Nun haben Sie gesagt, die Regelung bringe eine Heuererhöhung um 60 %. Hier, Herr Dr. Jentzsch, muß ich entschieden widersprechen. Ich habe bewußt nicht gesagt, daß aus den bisherigen Aufstellungen der Lohnsummen zu ersehen ist, daß eine nicht vertretbare **Zahl von Überstunden** tagtäglich geleistet wurde. Denn wenn man die Lohnsumme aufteilt, würden es tatsächlich sechs Stunden pro

(Sabel)

(A) Tag im Schnitt sein. Es wird niemand in diesem Hohen Hause sein, der das für vernünftig hält. Ich glaube aber nicht, daß es sechs Stunden waren. Ich habe den Eindruck, daß man über den Weg der Überstundenanschreibung manchmal andere Dinge, andere Leistungen abgegolten hat, die man in Landbetrieben meistens mit Leistungszulagen abgilt. Es wäre auch hier zweckmäßiger, das zu tun. Man kann also nicht von einer Heuererhöhung reden. Man kann nur sagen: wenn Überstunden in einem unzumutbaren Maß gemacht werden, kostet das Geld. Das gilt aber auch für die Landbetriebe. Dann wird auch dort die Lohntüte dicker, wie sie in diesem Falle hier beim Seemann dicker wird, wenn er viel Überstunden gemacht hat.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Kollege Wehr? — Verzichtet. Kollege Walter verzichtet auch?

(Abg. Walter: Nein, ich möchte doch ein paar Worte zu unserem verehrten Herrn Arbeitsminister sagen!)

— Bitte!

Walter (DP [FVP]): Meine Damen! Meine Herren! Der Herr Arbeitsminister hat uns erzählt, daß 60 **Überstunden** ausreichten, wenn alles an Bord in Ordnung sei. Ich möchte Ihnen raten, Herr Arbeitsminister, einmal eine Seereise zu machen. Dann würden Sie feststellen, wie die Überstunden zustande kommen. Wenn unsere Schiffe in den Heimathafen kommen, müssen sie in Ordnung sein. Die Arbeiten können während der Wache nicht durchgeführt werden. Es müssen Überstunden gemacht werden, und auch sonst gibt es allerhand an Bord unserer Schiffe zu tun, was mit den Ar-(B)beiten in den Betrieben an Land gar nicht zu vergleichen ist. Sie sollten ruhig einmal eine Seereise machen, auch wenn die Biskaya dazwischenliegt. Dann würden Sie sehen, was an Bord alles anfällt, und Sie würden feststellen müssen, daß mit 60 Überstunden nicht auszukommen ist.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Bundesarbeitsminister!

Storch, Bundesminister für Arbeit: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich freue mich sehr, daß Herr Kollege Walter mir angeraten hat, einmal zur See zu fahren. Ich habe das schon getan und ich habe mir wahrscheinlich bei dieser meiner Tätigkeit gerade um das Verhalten der Arbeitnehmer auf See ernste Gedanken gemacht. Die Leute haben mir manches vorgetragen, was ich auf die Dauer bei einem Kulturvolk, das Seefahrt betreibt, nicht gutheiße. Herr Walter, ich will Ihnen eines sagen. Sie sprachen von der **Konkurrenzfähigkeit.** Ich bin vorhin sehr vorsichtig gewesen, weil ich die Dinge nicht allzusehr auseinanderziehen wollte. Es gibt Länder, in denen gesetzlich festgelegt ist, daß die Überstunden durch Freizeit abgelöst werden müssen. Das heißt mit anderen Worten, daß derjenige, der Schindluder mit der menschlichen Arbeitskraft auf See getrieben hat, nachher seinen Pott stillzulegen hat. Er kann nicht herausfahren, weil die Überstunden zunächst abgefeiert werden müssen. An etwas derartiges denken wir nicht,

(Zurufe von der SPD)

weil wir eben unsere Seeschiffahrt für so lebenswichtig halten, daß wir keinerlei Bestimmungen in das Gesetz hineinbringen wollen, die irgendwie (C) hemmend wirken können.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Minister, gestatten Sie eine Frage?

Storch, Bundesminister für Arbeit: Bitte!

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Kollege Bock!

Bock (CDU/CSU): Ist dem Herrn Arbeitsminister nicht bekannt, daß in einem Lande Teile der Seeschiffahrt völlig unproduktiv geworden sind, weil die sozialen Bestimmungen zu weitgehend gewesen sind, so daß die betreffenden Schiffsgrößen verkauft werden mußten,

(Zuruf: Das ist das Neueste!)

und daß das Land die Schiffahrt mit diesen Größen nicht mehr in diesem Maße betreiben kann?

(Zuruf von der Mitte: Wo ist das denn?)

— In Schweden!

Storch, Bundesminister für Arbeit: Ich kann Ihnen nur eines sagen. Wenn Sie das Verhältnis der Tonnage aus den vergangenen Jahrzehnten gegenüberstellen, dann ist die schwedische Tonnage, die heute dauernd fährt, gegenüber früher nicht geringer geworden.

Bock (CDU/CSU): Aber die Kleinschiffahrt ist völlig eingegangen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeord- (D) neter, wir haben leider nicht das System der allgemeinen Diskussion. Wir werden vielleicht diesen Saal umbauen; dann können wir miteinander diskutieren, was viel ersprießlicher wäre, in der Hoffnung, daß alle unsere Diskussionen kürzer würden.

Nun ist hierzu die Rednerliste geschlossen. Wir stimmen ab, und zwar über die Änderungsanträge auf Umdruck 1236, auf Umdruck 1230 und 1232.

Zunächst Umdruck 1236, Änderungsantrag der DP (FVP)! Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen. Ich bitte um die Gegenprobe. — Das ist die Mehrheit; abgelehnt!

Änderungsantrag der Fraktion der FDP Umdruck 1230 Ziffer 2! Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; abgelehnt.

Umdruck 1232, Änderungsantrag der Abg. Dr. Bürkel, Dr. Dittrich und Genossen! Wer zustimmt, der gebe das Handzeichen. — Gegenprobe! — So habe ich mir das gedacht. Was ist da die Mehrheit? Einen Augenblick! Wenn die Schriftführer der Meinung sind, daß das die Mehrheit ist, will ich nicht widersprechen. Die Abwesenden können wir jedenfalls nicht mitzählen. Besteht noch ein Zweifel? Ich lasse noch einmal abstimmen. Wer dem Änderungsantrag der Abgeordneten Dr. Bürkel und Genossen auf Umdruck 1232 zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Gegenprobe! — Jetzt ist es klar. Das zweite ist die Mehrheit; auch dieser Änderungsantrag ist abgelehnt.

Damit kommen wir zur Abstimmung über die Ausschußfassung. Wer dem § 92 in der Ausschußfassung zustimmen will, den bitte ich um ein Hand-

(Präsident D. Dr. Gerstenmaier)

(A) zeichen. — Gegenprobe! — § 92 ist in der Ausschußfassung angenommen.

§ 93! Keine Änderungsanträge. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. — Wer dem § 93 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Wir kommen zum dritten Unterabschnitt. Ich rufe die §§ 94 und 95 auf. Keine Änderungsanträge. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht.

Wer den §§ 94 und 95 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 96 mit Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 1225 (neu) Ziffer 5. Wollen Sie begründen, Herr Kollege Wehr? — Bitte.

Wehr (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Änderungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion zu § 96 Abs. 2 greift eine Übereinkunft auf, die bereits im Jahre 1939 in Kraft getreten ist, an der das damalige Deutsche Reich aber nicht beteiligt war. Es handelt sich um die **Übereinkunft der Internationalen Arbeitskonferenz** vom Oktober 1936 über das **Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See.**

Wir sind der Auffassung, daß es notwendig ist, den jungen Menschen nicht zu früh den Gefahren dieses schweren Berufes auszusetzen. Das Internationale Übereinkommen Nr. 58 behandelt ein Anliegen, das auch wir unterstützen sollten. Wir wünschen, daß Jugendliche unter 15 Jahren für eine Arbeit an Bord von Seeschiffen nicht verwendet werden. Wir sind bereit, eine Einschrän-(B)kung zu machen; Sie finden sie im Text. Es heißt dort:

> Dies gilt nicht für Seeschiffe, auf denen ausschließlich Mitglieder derselben Familie beschäftigt sind.

Die Bestimmung, die als Mindestalter das 15. Lebensjahr fordert, soll auch bei Schulschiffen nicht gelten.

(Sehr richtig! rechts.)

Die Fassung des Paragraphen würde sich dann mit dem Inhalt der Artikel 2 und 3 des Übereinkommens decken. Die Bundesrepublik würde hier an einer Stelle nachziehen, wo sie bisher der internationalen Anschauung nicht gefolgt ist.

Die bisherigen Absätze 2, 3 und 4 verschieben sich dann entsprechend. — Damit bleibt für die Arbeitsschutzbehörden immer noch die Möglichkeit, eine Ausnahme zu erteilen, nach der auch 14jährige an Bord kommen können, wenn es sich um deren Vorteil handelt. Wir denken bei dieser Regelung auch daran, daß es Länder gibt, bei denen das neunte Schuljahr schon obligatorisch ist. Gerade in Bremen sind die Dinge ziemlich weit fortgeschritten. Wir denken daran, daß für die Vorbildung des Jugendlichen, der sich einem solchen Beruf widmet, genügend Zeit vorhanden sein und daß sich diese Vorbildung über das 14. Lebensjahr hinaus erstrecken muß. Wir berücksichtigen dabei auch, daß diesem Jugendlichen vieles von dem versagt bleibt, was den Jugendlichen an Land möglich ist, die eine Fortbildungs- bzw. gewerbliche Berufsschule besuchen können. Die Jugendlichen an Bord sind einer ziemlich einseitigen Ausbildung unterworfen. Wenn der Jugendliche erst mit 15 Jahren an Bord kommt, würde auch das

(C) eintreten, was wir als gesund ansehen, nämlich, daß er mit 18 Jahren — er hat hier das eigentliche Jugendalter hinter sich — Vollmatrose wird und nicht mehr unter den engeren Jugendschutz fällt.

Ich bitte namens der Fraktion der SPD diesem Antrag, der eine grundsätzliche Bedeutung hat, Ihre Zustimmung zu geben.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Das Wort hat der Abgeordnete Sabel.

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte auch hier empfehlen, bei der Ausschußvorlage zu bleiben. Warum? Wir haben im Ausschuß folgende Formulierung gefunden:

> Jugendliche, die das fünfzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur mit Erlaubnis der Arbeitsschutzbehörde beschäftigt werden. Die Erlaubnis kann erteilt werden, wenn die Beschäftigung für den Jugendlichen Vorteile bringt und in seinem Interesse liegt. Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn eine dieser Voraussetzungen wegfällt.

Meine Damen und Herren, denken Sie daran, daß wir noch nicht das 9. Schuljahr haben. Das würde für einen großen Teil bedeuten, daß er nach dem Abschluß der Volksschule ein Jahr warten muß, bis er ein Beschäftigungsverhältnis antreten kann. Ich glaube, das ist nicht gut.

Ich möchte Sie deshalb bitten, auch hier der Ausschußvorlage zu folgen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. (D)

Wir stimmen ab. Wer dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 1225 (neu) Ziffer 5 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; abgelehnt.

Wir kommen zur Abstimmung über § 96 in der Ausschußfassung. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe § 97 auf. — Keine Wortmeldungen.

Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe § 98 auf. Dazu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Umdruck 1230 Ziffer 3 vor. Wird zur Begründung das Wort gewünscht? — Herr Dr. Jentzsch!

Dr. Jentzsch (FDP): Meine Damen und Herren, unser Antrag dient lediglich der Klarstellung. Die Fassung „zulässig ist" bedeutet, daß die Dinge völlig offenbleiben. Es muß heißen:

> Schiffe, auf denen . . . die Einteilung der Arbeitszeit in zwei Wachen vorgenommen wird.

Wir bitten, lediglich um eine einwandfreie Fassung zu schaffen, um Ihre Zustimmung.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wer dem Änderungsantrag der Fraktion der FDP zu § 98 auf Umdruck 1230 Ziffer 3 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. —

(A) (Präsident D. Dr. Gerstenmaier)

Gegenprobe! — Wir müssen die Abstimmung wiederholen; es tut mir leid. Wer dem Antrag Umdruck 1230 Ziffer 3 zustimmen will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. — Gegenprobe! — Das erste war die Mehrheit; angenommen.

Wer dem § 98 in der durch die Annahme des Änderungsantrages veränderten Fassung des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe § 99 auf. Dazu liegt ein Änderungsantrag der SPD auf Umdruck 1225 Ziffer 6 vor. Wird das Wort zur Begründung gewünscht? — Herr Kollege Wehr!

Wehr (SPD): Meine Damen und Herren, bei diesem Antrag geht es um ein Anliegen, das die sozialdemokratische Fraktion auch in ihrem Antrag zum Jugendschutzgesetz bereits verankert hat: grundsätzlich für Jugendliche die Arbeitszeit auf acht Stunden zu beschränken. Ich kann mir vorstellen, daß jetzt wieder verkehrstechnische und ähnliche Gründe herhalten müssen, um hiergegen anzugehen. Aber diese Vorhaltungen müßten eigentlich daran abprallen, daß man die Konkurrenzfähigkeit unserer deutschen Seeschiffahrt jetzt nicht von der **Arbeitszeit der Jugendlichen** abhängig machen kann.

Ich glaube, diese wenigen Worte sollten dafür genügen, daß Sie sich einer Regelung anschließen, die nun einmal, wie es schon der Herr Arbeitsminister gesagt hat, unserem Kulturvolk würdig ist. Acht Stunden täglich oder 48 Stunden wöchentlich sollten die Höchstbegrenzung darstellen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Wird das Wort (B) gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wir kommen zur Abstimmung über den Änderungsantrag der Fraktion der SPD auf Umdruck 1225 (neu) Ziffer 6. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; der Antrag ist abgelehnt.

Wer der Fassung des Ausschusses zu § 99 zustimmt, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe auf die §§ 100, 101 und 102. Dazu liegen keine Änderungsanträge vor. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wir stimmen ab. Wer den aufgerufenen Paragraphen zuzustimmen wünscht, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe dann auf den Fünften Unterabschnitt, Durchführung der Arbeitsschutzvorschriften, § 103. Dazu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der SPD auf Umdruck 1225 (neu) Ziffer 7 vor. Wird das Wort zur Begründung gewünscht? — Es wird darauf verzichtet. Wird das Wort zur Debatte gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wer dem Änderungsantrag auf Umdruck 1225 (neu) Ziffer 7 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das letzte ist die Mehrheit; der Änderungsantrag ist abgelehnt.

Wer dem § 103 in der Ausschußfassung zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Ich rufe dann auf die §§ 104 und 105. Dazu liegen keine Änderungsanträge vor. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Zu § 106 liegt ein Änderungsantrag auf Umdruck 1237 der Abgeordneten Schneider (Hamburg), Frau Ganswindt und Genossen vor. Zur Begründung erteile ich das Wort dem Herrn Abgeordneten Schneider. (C)

Schneider (Hamburg) (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Antragsteller sind der Ansicht, daß die Bedürfnisse der Schiffahrt, Schiffsoffiziere in dringenden Fällen mit Mehrarbeit zu belasten, durch § 91 befriedigt sind. Die **Mehrarbeit der Schiffsoffiziere** muß ebenso wie die Mehrarbeit der Mannschaft in jedem Fall eine Verpflichtung zur Zahlung der Mehrarbeitsvergütung für jede geleistete Mehrarbeitsstunde nach § 92 auslösen. Der Entwurf, wie er vom Ausschuß hier vorgelegt wird, ist nicht annehmbar, weil er für die Gruppe der Schiffsoffiziere und Angestellten eine Sonderregelung erlaubt, die diesen Personenkreis schlechterstellen kann als die Mannschaft. Die Antragsteller lehnen eine solche Sonderstellung für die Schiffsoffiziere und die Angestellten ab. Die Arbeitnehmer zu Lande kennen auch keine Unterscheidung bei der Vergütung für Mehrarbeit zwischen Arbeitern und Angestellten. Es liegt auch kein Grund vor, auf See eine solche Unterscheidung zu machen.

Die Antragsteller bitten deshalb um Annahme des Antrags auf Umdruck 1237.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Wollen Sie den Eventualantrag gleich mitbegründen? — Sie wollen das erst nach der Abstimmung? — Danke schön.

Der Herr Bundesminister für Verkehr. (D)

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bitte, den Antrag des Herrn Kollegen Schneider abzulehnen. Der Antrag übersieht, daß sowohl die Stellung der Schiffsoffiziere und der sonstigen Angestellten an Bord als auch die Eigenart ihrer Tätigkeit einer starren Mehrarbeitszeitregelung, wie sie § 92 vorsieht, entgegensteht. Der § 106 der Regierungsvorlage will die Schwierigkeiten, die sich aus der **Mehrarbeitsregelung** des **§ 92 für die Schiffsoffiziere** ergeben, vermeiden und sollte deshalb bestehenbleiben. Wir wissen, daß jeder Schiffsoffizier an Bord seine bestimmte Aufgabe zu erfüllen hat und für seinen Bereich eine besondere Verantwortung trägt. Das gilt nicht nur für den 1. Offizier und den leitenden Ingenieur, es gilt auch für die weiteren Offiziere und Ingenieure sowie für die Ressortchefs von Verwaltung, Küche und Bedienung. Ich möchte das nicht alles im einzelnen darlegen. Ich glaube, es ist eindeutig klar, und mir erscheint es als selbstverständlich, daß eine Regelung, wie sie von Herrn Kollegen Schneider vorgeschlagen wurde, auch dann nicht paßt, wenn ein Schiffsoffizier Besprechungen an Land zu führen hat. § 106 der Regierungsvorlage berücksichtigt gerade diese besonderen Verhältnisse und läßt insbesondere weiterhin die Möglichkeit offen, die Mehrarbeit der Schiffsoffiziere pauschal abzugelten, wie das seit langem tarifvertraglich üblich ist. Die Höhe der Pauschale wird durch § 106 den Tarifvertragsparteien überlassen. Es dürfte selbstverständlich sein, daß sich diese Höhe im Verhältnis zu dem Mehrarbeitseinkommen der anderen Besatzungsmitglieder einpendeln wird.

(A) (Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm)

Ich bitte daher, nicht nur den Antrag, sondern auch den Eventualantrag abzulehnen und es bei der vom Ausschuß beschlossenen Fassung zu belassen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine weiteren Wortmeldungen. —

Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag der Abgeordneten Schneider und Genossen — Umdruck 1237 — zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; der Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen zum Eventualantrag. Zu dessen Begründung hat das Wort der Herr Abgeordnete Schneider (Hamburg).

Schneider (Hamburg) (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Für den Fall der Ablehnung des Antrags auf Umdruck 1237 habe ich mir erlaubt, auf Umdruck 1241 den Antrag zu stellen, daß in § 106 Abs. 1 einiges gestrichen wird. Ich darf darauf hinweisen, daß mir in diesem Eventualantrag ein Schreibfehler unterlaufen ist. In der ersten Zeile muß nämlich vor der Zahl 87 das doppelte Paragraphzeichen gestrichen werden; alles andere bleibt.

Dieser Eventualantrag ist eine bedeutende Abschwächung dessen, was mit dem ersten Antrag erreicht werden sollte; immerhin werden die **Angestellten** wenigstens in etwa den Mannschaften gleichgestellt. Das ist auch der Sinn des abgelehnten Antrags gewesen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie wenigstens diesen Eventualantrag annähmen.

(B)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: In § 106 Absatz 1 soll es also heißen:

. . . finden die Vorschriften der §§ 91 und 95 Abs. 2 . . .

— usw. —

keine Anwendung.

Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Bürkel.

Dr. Bürkel (CDU/CSU): Meine Damen und Herren! Gegen diesen Eventualantrag spricht genau das gleiche, was der Herr Minister zu dem vorhergehenden Antrag ausgeführt hat. Ich bitte deshalb, auch diesen Antrag abzulehnen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine weiteren Wortmeldungen. —

Abstimmung über den Eventualantrag auf Umdruck 1241. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Mit Mehrheit abgelehnt.

Wer dem § 106 in der Fassung des Ausschusses zustimmen will, gebe bitte ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Meine Damen und Herren, ich setze Ihr Einverständnis voraus, wenn ich den Fünften Abschnitt insgesamt aufrufe; dazu sind keine Änderungsanträge gestellt. Es handelt sich um die §§ 107 bis 115. Wird dazu das Wort gewünscht?— Das Wort wird nicht gewünscht.

Wer den aufgerufenen Paragraphen des Fünften Abschnitts zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

(C)

Sechster Abschnitt. Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der FDP vor, und zwar auf Umdruck 1230 Ziffer 4, der die Überschrift „Straftaten und Ordnungswidrigkeiten" betrifft. Soll der Antrag begründet werden? — Keine Begründung; sie ergibt sich von selbst.

Wer also dem zustimmen will, daß in der Überschrift des Sechsten Abschnitts das Wort „Straftaten" durch das Wort „Vergehen" ersetzt wird, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; das Wort „Straftaten" soll also stehenbleiben.

Dann kommen die §§ 116, — 117, — 118, — 119, — 120, — 121, — 122, — 123, — 124, — 124 a, — also der ganze Erste Unterabschnitt. Es liegen keine Änderungsanträge vor. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer der Fassung des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Zweiter Unterabschnitt; auch hier keinerlei Änderungsanträge. Ich setze das Einverständnis des Hauses voraus, daß ich die §§ 125 bis 130 aufrufe. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer der Fassung des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Dritter Unterabschnitt. Hier ist wieder der Änderungsantrag. Wollen Sie ihn nicht fallenlassen oder wollen Sie darauf bestehen? — Bitte sehr.

Dr. Jentzsch (FDP): Meine Damen und Herren, „Straftaten" fallen nach dem Strafmaß, das in diesem Gesetz festgelegt ist, unter den technischen Begriff des Vergehens. Es ist, glaube ich, richtiger, und es ist ein weitverbreiteter Wunsch derjenigen, die von diesem Gesetz betroffen werden, für die wir das Gesetz machen, daß wir auch diesen Dingen Rechnung tragen. Sie ändern damit materiell nichts. Aber Sie nehmen den Begriff der Straftat heraus. Ich bitte nochmals, lediglich aus diesen Erwägungen, dem Antrag zuzustimmen.

(D)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine Wortmeldungen. Wir stimmen ab, zunächst noch einmal über die Änderung des Worts „Straftaten" in „Vergehen". Wer dem FDP-Antrag auf Umdruck 1230 Ziffer 5 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Herr Kollege Jentzsch, der Antrag ist abgelehnt; das Haus bleibt hart.

Umdruck 1230 Ziffer 6, Änderungsantrag der FDP zu § 131. Wird das Wort zur Begründung gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Das ist dasselbe. Ich darf davon ausgehen, daß diese Abstimmung durch die vorangehende erledigt ist. Wer dem § 131 in der Ausschußfassung zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — § 131 ist in der Ausschußfassung angenommen.

§ 132 und wiederum der Antrag, „Straftat" durch „Vergehen" zu ersetzen; keine weitere Begründung. Ich lasse auch hierüber abstimmen. Wer dem § 132 in der Ausschußfassung zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — § 132 ist in der Ausschußfassung angenommen.

Vierter Unterabschnitt; das sind die §§ 133 bis 136. Keine Änderungsanträge. Wird das Wort ge-

(Präsident D. Dr. Gerstenmaier)

(A) wünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. — Wer zustimmen will, bitte ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

Siebenter Abschnitt, zunächst § 137 und § 138. Wird das Wort gewünscht? — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 139, Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 1225 Ziffer 8. Das Wort zur Begründung hat Herr Abgeordneter Wehr.

Wehr (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei diesem Änderungsantrag unserer Fraktion geht es darum, einen Zustand möglichst zu begrenzen, der sich bei der Gestaltung eines modernen Arbeitsrechts und bei fortschrittlichen Arbeitsverhältnissen als eine alte Krankheit immer noch mitschleppt. Es handelt sich um den Zustand, daß noch ein erheblicher Teil der Seeleute heute eine normale Arbeitszeit von 84 Stunden wöchentlich hat, wie § 139 zeigt. Dabei sind noch Überstunden möglich, so daß Arbeitszeiten von 100 Stunden in der Woche, man könnte beinahe sagen, als normal herauskommen. Es handelt sich um die Zwei-Wachen-Schiffe, also die Schiffe, bei denen es wegen der Minderbesetzung oder der Unmöglichkeit, genügend Menschen unterzubringen, notwendig ist, in zwei Wachen mit 12 und 12 Stunden die Arbeit zu leisten.

Wir haben mit unserem Antrag erstens darum gebeten, die Regierungsvorlage wiederherzustellen. Was bei der Ausschußberatung zusätzlich in die Regierungsvorlage hineingekommen ist, nämlich die Fischereifahrzeuge und die Walfangboote, (B) hat nach unserer Auffassung hierin nichts zu suchen. Wer die **Hochseefischerei** kennt, der weiß, daß eine solche Regelung hier gar nicht notwendig ist. Bei unseren Hochseefischdampfern, bei unseren Loggern ist bei der Anreise zu den Fanggebieten und bei der Abreise so viel Mannschaft vorhanden, daß immerhin drei Wachen besetzt werden können. Es wäre unzumutbar, für eine solche Mannschaft, die von einer anstrengenden Fangreise zurückkommt, zwei Wachen zuzulassen. Dazu kommt, daß sich in der Hochseefischerei durch den Bau größerer Einheiten, den Bau der Fabrikschiffe die Frage des Drei-Wachen-Gehens ohne weiteres klar und deutlich lösen läßt. Dasselbe gilt für die Walfängerei.

Zweitens geht es uns darum, einmal eine **Begrenzung bei der Tonnage** vorzunehmen. In den Tarifverträgen und auch in der Ausschußvorlage wie in der Regierungsvorlage sind 1000 BRT vorgesehen. Das bedeutet zahlenmäßig, daß von rund 2500 Kauffahrteischiffen nur etwa 900 Schiffe übrigbleiben, die als Drei-Wachen-Schiffe gefahren werden können. Auf allen anderen Schiffen — über 1600 — ist die 84stündige, ja die 100stündige Arbeitszeit an Bord die Regel. Ich glaube, wir sollten die Möglichkeit schaffen, an einen Abbau dieser Entwicklung, die nicht mit einem Male abzubauen ist, heranzugehen. Wir sollten hier eine Begrenzung vornehmen, wie wir sie vorschlagen, die auch den natürlichen Größen der Küstenschiffe, Motorschiffe usw. entspricht, die bei etwa 700 BRT liegen. Bei darüber hinausgehenden Schiffen, die gebaut werden und gebaut worden sind, besteht durchaus die Möglichkeit, an Bord die genügenden Unterkünfte für die Mannschaft zu schaffen.

(C) Hier wäre es vielleicht notwendig, in einer Regierungsverordnung eine Auslaufzeit zu bewilligen. Wir sollten aber eine solche Entwicklung, die eine Fehlentwicklung im Sinne des Arbeitsrechts ist, nicht weiter unterstützen.

Auch die Frage der **Konkurrenz** spielt meines Erachtens hier keine Rolle. In Frankreich besteht die Begrenzung; sie liegt bei 700 BRT bzw. bei 800 PS Maschinenleistung. Auch in Holland besteht die Begrenzung; sie liegt bei 500 BRT, allerdings mit der Einschränkung, daß bestimmte Linien auch mit größeren Schiffen befahren werden können. Norwegen hat 500 BRT vorgesehen; dasselbe gilt für Schweden. Wir haben hier also als Vorbilder beachtliche Nationen, die in der Seeschiffahrt Erfahrung haben und hinter denen wir eigentlich nicht zurückstehen sollten.

Ich bitte Sie um Annahme unseres Antrages.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Das Wort hat der Bundesminister für Verkehr.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf Sie bitten, dem Antrag nicht zuzustimmen. Der Antrag ist von größter Bedeutung für unsere **Küstenschiffahrt,** also für jenen Teil unserer Handelsflotte, den man mit Recht den Mittelstand im Rahmen der Seeschiffahrt genannt hat. In unserer Handelsflotte hat sich die Tonnagegrenze für Zwei-Wachen-Schiffe im Laufe der letzten Jahrzehnte ständig nach unten verschoben. Sowohl die Grenze von 1000 BRT als auch die Fahrtgebiete, die die Regierungsvorlage vorsieht, entsprechen der jetzt schon seit einigen Jahren geltenden tarifvertraglichen Regelung. (D)

Die Einteilung in zwei Wachen hat sowohl praktische als auch wirtschaftliche Gründe. Die Wohn- und Aufenthaltsräume sind für eine Besatzung vorgesehen, die dem **Zwei-Wachen-System** entspricht. Die Einführung des **Drei-Wachen-Systems** würde eine Vermehrung der Besatzung um 50 % bedeuten, für die zusätzlich Unterkünfte an Bord geschaffen werden müßten. Die Wohn- und Aufenthaltsräume sind der Größe der Schiffe entsprechend schon jetzt außerordentlich beengt. Das müßte sich noch erheblich verschärfen, so daß den Besatzungen mit einer Änderung der Grenze kaum ein Gefallen getan würde. Ganz abgesehen davon, daß der dann notwendig werdende Umbau sich technisch nur sehr schwer durchführen ließe, würde damit eine Verminderung der Ladefähigkeit der Schiffe verbunden sein, welche die ohnehin schon schwächere Wettbewerbsfähigkeit dieser Schiffe noch mehr beeinträchtigen würde. Dazu würde eine Erhöhung der Personalkosten der Schiffe treten. Die Küstenschiffahrt ist besonders lohnintensiv, so daß eine derartige Erhöhung die bedenklichsten Folgen haben müßte.

Die **Grenze für das Zwei-Wachen-Schiff** liegt im **Ausland,** insbesondere bei unseren Nachbarländern Belgien und Holland, erheblich höher als bei uns. Meist durch tarifvertragliche Regelung lassen z. B. Belgien in bestimmten Fahrtgebieten für Nautiker bis zu 1600 BRT, für Schiffsingenieure bis zu 1250 BRT, die Niederlande bis zu 2000 BRT, England für Nautiker bis zu 1600 BRT, für das Deckpersonal bis zu 2500 BRT das Zwei-Wachen-System zu. Ausnahmen machen Dänemark, Schweden und Norwegen, die gesetzlich nur eine Grenze

(Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm)

(A) bis zu 500 BRT kennen. Hier allerdings hat die Begrenzung— und das sollte auch uns sehr zu denken geben — dazu geführt, daß die Küstenschiffahrt dieser Staaten vollständig zum Erliegen gekommen ist — das hat vorhin der Kollege Bock schon einmal in anderem Zusammenhang erwähnt —, da sie den Wettbewerb mit anderen Flaggen nicht durchzuhalten vermochte.

Das erwähnte Übereinkommen Nr. 93 der Internationalen Arbeitsorganisation soll zwar allgemein auf Schiffe über 500 BRT angewandt werden, läßt jedoch für Schiffe des „near trade" das Zwei-Wachen-Schiff zu, ohne allerdings den Begriff „near trade" genau zu definieren. Es heißt in Artikel 10 des Übereinkommens, daß ein Schiff der kleinen Fahrt ein solches ist, „das ausschließlich zu Fahrten verwendet wird, bei denen es sich vom Ausgangsland nicht weiter als bis zu nahe gelegenen Häfen von benachbarten Ländern entfernt", wobei der nationalen Gesetzgebung ein weiter Spielraum gelassen wird. Ganz abgesehen davon, daß dieses Übereinkommen von den größeren Schiffahrtsnationen noch nicht ratifiziert und damit noch nicht in Kraft ist, würde es gerade im Hinblick auf die Tonnagegrenze mit der Regierungsvorlage durchaus in Einklang zu bringen sein.

Um unserer Küstenschiffahrt das Schicksal der schwedischen zu ersparen, halte ich es für richtig, daß eine weitere Entwicklung der Tonnagegrenze für Zwei-Wachen-Schiffe in erster Linie den Tarifverträgen überlassen bleibt und daß wir im Seemannsgesetz die Grenze vorsehen, die die Tarifvertragsparteien zur Zeit untereinander ausgehandelt haben.

Ich darf hinzufügen, daß bei der Art des Einsat-(B)zes der Schiffe See- und Hafenarbeitszeit sich etwa die Waage halten. Die Einteilung in zwei Wachen und damit eine Wachzeit bis zu zwölf Stunden kommt nur auf See in Frage, während im Hafen die für alle anderen Schiffe auch vorgesehene Arbeitszeit von acht Stunden von Montag bis Freitag und fünf Stunden am Samstag gilt.

Im Interesse unserer Küstenschiffahrt bitte ich deshalb, es bei der Ausschußfassung, die sich an die Regierungsfassung anschließt, zu belassen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag der SPD auf Umdruck 1225 unter Ziffer 8. Wer ihm zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Das ist die Mehrheit; der Antrag ist abgelehnt.

§ 139 in der Ausschußfassung! Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das erste war die Mehrheit; die Ausschußfassung ist angenommen.

§ 140! Keine Änderungsanträge; das Wort wird nicht gewünscht. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 141, Änderungsantrag der FDP auf Umdruck 1230 Ziffer 8. Wird zur Begründung das Wort gewünscht? — Herr Dr. Jentzsch!

Dr. Jentzsch (FDP): Meine Damen und Herren! Mit diesem Antrag wünschen wir die Änderungsvorschläge, die der Bundesrat gemacht hat — Sie werden sie in der Drucksache finden —, wieder-(C)herzustellen. In der **Kutter- und Küstenfischerei** gibt es ganz besondere Verhältnisse, die auch einer besonderen Regelung bedürfen. Es liegen eben doch nicht wie in den anderen Bereichen der Schiffahrt überall Tarifverträge vor. An Stelle dieser Tarifverträge soll es auch möglich sein, andere Verträge, die allerdings von den zuständigen Bundesministern für Arbeit, Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft gebilligt werden müssen, abzuschließen. Da also hierüber im Bundesrat schon entsprechende Überlegungen und sehr eingehende Erwägungen mit Gutachten stattgefunden haben, können Sie davon überzeugt sein — wir haben die Dinge auch im Ausschuß geprüft —, daß es sich um ein fundiertes Anliegen handelt. Deshalb bitten wir um Ihre Zustimmung.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine Wortmeldungen.

Abstimmung. Wer dem soeben begründeten Antrag der Fraktion der FDP auf Umdruck 1230 Ziffer 8 zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Das ist die Mehrheit; der Antrag ist abgelehnt.

Wer § 141 in der Ausschußfassung zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§§ 141 a, — 142, — 143, — 144, — 145. — Keine Änderungsanträge. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wer den aufgerufenen Paragraphen zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§ 146 mit dem Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Umdruck 1230 Ziffer 9.

(Abg. Dr. Jentzsch: Ist erledigt!)

(D) — Ist erledigt. Wird zu dem § 146 das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wer ihm zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen.

§§ 147, — 148, — 149, — Einleitung und Überschrift. — Änderungsanträge liegen nicht vor. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Angenommen. Schluß der zweiten Lesung.

Dritte Lesung.

Allgemeine Aussprache. Wird das Wort gewünscht? —

(Zuruf von der Mitte.)

— Eine Sekunde! Wir werden alles in Ruhe erledigen.

(Zuruf des Abg. Lücke.)

— Ja, Herr Kollege Lücke, wenn Sie so etwas wollen, muß man das ad hominem und nicht contra hominem sprechen, also nicht gegen, sondern zum Menschen; dann tut er es vielleicht. — Wenn die Herren sich also kurz fassen können, haben wir vielleicht Aussicht, unsere Tagesordnung noch einigermaßen zu erledigen. Wer hatte sich also für die allgemeine Aussprache zuerst gemeldet? — Herr Dr. Jentzsch!

Dr. Jentzsch (FDP): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit Rücksicht auf die Zeit und auf uns alle will ich mich wirklich sehr kurz fassen. Aber einige grundsätzliche Bemerkungen zu dem Seemannsgesetz müssen doch gemacht werden.

(A) **(Dr. Jentzsch)**

Es gibt die verschiedenartigsten Vorstellungen über die See und über den Seemann. Meistens sind sie von einem merkwürdig romantischen Schimmer verklärt. Die rauhe Wirklichkeit und das Leben sehen ganz anders aus. Aber dennoch ist es so: wer einmal die See und das Leben auf See erlebt hat, in dem Schönen und Beglückenden und in dem harten Unerbittlichen, das man zu verfluchen auch bereit ist, der kommt letzten Endes doch nicht von der See los.

Eines gilt es allerdings auszuräumen, und das ist gerade in der politischen Erörterung zum Seemannsgesetz des öfteren herausgestellt worden: der Seemann fühle sich als ein Mensch zweiter Klasse. Meine Damen und Herren, wer die Dinge wirklich kennt, der weiß, daß das nicht zutrifft, sondern daß das Vorstellungen sind, die des öfteren eingeflüstert werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Seemannsordnung aus dem Jahre 1902 einer Erneuerung bedurfte. Das Verdienst, das sich der Sozialpartnerausschuß in seiner fünfjährigen Tätigkeit erworben hat, ist unbestreitbar, und viele der Formulierungen, die maßgebend von den Gewerkschaften und den Vertretern der Reeder und der Küstenschiffer vorgeschlagen worden sind, sind ja Bestandteil des Regierungsentwurfs geworden.

Ein grundsätzliches Bedenken habe ich jedoch gegen das Seemannsgesetz, so notwendig es ist, anzumelden; es zeugt von einem Perfektionismus, der sich immer mehr breitmacht, und es steht in vielen seiner Bestimmungen auch im Widerspruch zu dem, was die beteiligten Bundesminister seinerzeit als eine Maxime verkündet haben. Bei der (B) ersten Lesung und bei der Begründung des Entwurfs im Sozialpolitischen Ausschuß hat der Herr Bundesarbeitsminister darauf hingewiesen, daß in diesem Entwurf lediglich Mindestbedingungen enthalten sein sollten und daß eine **Weiterentwicklung durch den Tarif** möglich sei. Der Bundesverkehrsminister hat ihn noch ergänzt und gesagt, den Tarifpartnern müsse so weit als möglich freie Hand für die Weiterentwicklung gegeben werden. Es liegt uns wirklich am Herzen, daß hier ein entsprechender Spielraum bleibt. Aber leider hat das Gesetz in einer Fülle von Paragraphen Normierungen, Regelungen vorgenommen, die diesen Zusagen wirklich widersprechen.

Gerade die Seeschiffahrt, meine sehr verehrten Damen und Herren, die ihren Ausgang in den seit je demokratischen Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen genommen hat, hat gezeigt und zeigt eine Bereitschaft und ein Vermögen zum Zusammenwirken, das für sie eine Selbstverständlichkeit ist. Das ist etwas ganz Besonderes für ein so großes Teilgebiet, und es wäre wünschenswert, daß es auf anderen Gebieten in der Bundesrepublik ähnlich wäre. Aus dieser Grundhaltung heraus ist bereits innerhalb der Seeschiffahrt sehr vieles tarifvertraglich ausgebaut und weiterentwickelt worden. Wenn die Bundesregierung, vertreten durch den Herrn Bundesarbeitsminister, erklärt, daß der soziale Arbeitsschutz gesetzlich geregelt werden müsse, dann kann man das eigentlich nur so verstehen, als ob damit indirekt ausgesprochen wird, es habe in der Seefahrt überhaupt noch keinen sozialen Arbeitsschutz gegeben. Das ist ein Irrtum; das stimmt nicht. Die Rahmentarife in der Seefahrt erfassen auch den Arbeitsschutz. Ich darf Sie hinweisen auf die §§ 20 ff. des Manteltarifes aus

(C) dem Jahre 1956. Insoweit liegen gerade sehr bemerkenswerte Vorleistungen der Sozialpartner vor.

Es ist selbstverständlich, daß zur Überwachung und Durchführung solcher arbeitsschutzrechtlicher Bestimmungen eine **Arbeitsschutzbehörde** eingesetzt werden muß. Es ist die Auffassung der Freien Demokraten, daß hierfür unter gar keinen Umständen eine neue Behörde geschaffen werden darf, sondern daß eine der vorhandenen Instanzen zu beauftragen ist, und hier bietet sich die **Seeberufsgenossenschaft** geradezu an. Es ist unmöglich, die Arbeitszeit- und Arbeitsschutzverhältnisse auf dem Lande direkt zu übertragen auf den Bordbetrieb. Der Bordbetrieb, meine Damen und Herren, stellt sich dar als eine Lebens-, eine Arbeits- und eine Gefahrengemeinschaft. Es liegen hier ganz andere Voraussetzungen vor, und etwas Ähnliches wie eine Akkordarbeit an Land gibt es nicht. Um diese Dinge wirklich beurteilen zu können, genügt es allerdings auch nicht, gelegentlich einige Stunden oder ein paar Tage mit einem Dampfer durch die Gegend zu fahren und sich alles anzusehen, sondern dazu ist es schon erforderlich, daß man selber zur See gefahren ist und selber praktisch mitgearbeitet hat, und es ist genau so erforderlich, daß man die gleiche praktische Arbeit an Land getan hat. Erst dann hat man die Berechtigung, dazu etwas Verbindliches zu sagen.

Bedenken Sie bitte eines. Es gibt in der Seefahrt keine typischen Berufskrankheiten, sondern gerade die Gesundheit ist das Primäre, und die Überwachung im Bereiche der Seefahrt ist vorbildlich.

Die Freien Demokraten haben ein grundsätzliches Bedenken dagegen, daß hier in der Arbeitszeitordnung völlig neue Methoden in den Staffelzuschlägen angewandt werden sollen, und zwar erstmalig auf dem Gebiete der Seefahrt. Darüber ist schon hinreichend gesprochen worden. (D)

Meine Damen und Herren! Seefahrt und Tradition sind etwas Untrennbares, und gerade hier ist eine echte und wertvolle Tradition in einem ganz besonderen Maße zu finden. Das sind mit die **Gesichtspunkte,** die bestimmend sind für die **Stellung des Kapitäns** im Handelsgesetzbuch. Er ist in seiner Lage nicht vergleichbar mit dem leitenden Angestellten an Land. Die besondere Verantwortung, die er zu tragen hat, ist gekennzeichnet durch Größe und Wert von Schiff und Ladung, durch die Zunahme des Verkehrs auf See, durch die komplizierten technischen Geräte wie Radar usw. Alles ist wesentlich größer als früher. Und vergessen Sie auch eines nicht: Im entscheidenden Augenblick ist der Kapitän immer auf sich allein gestellt, da hilft ihm kein Reeder, da hilft ihm aber auch kein Gesetz.

Über die Sonderstellung, die die Fischerei einnimmt, ist bereits gesprochen worden. Auch hier halten wir den Mindestrahmen für ausreichend. Bedenken Sie weiter — ich habe es schon gesagt —, daß sich die Seeschiffahrt nicht allein an der deutschen Küste abspielt, sondern daß sie einen weltweiten Dienst zu versehen hat, daß bei Vergleichen auf den Wettbewerb Rücksicht zu nehmen ist, daß wir von der zweiten Stelle in der Weltschiffahrtstonnage, die wir vor 1914 hatten, bis 1939 auf den fünften Platz zurückgegangen sind und daß wir heute erst wieder die zehnte Stelle innehaben. Im **internationalen Vergleich** mit den übrigen Seefahrernationen auf den verschiedensten Gebieten der Sozialpolitik, wie z. B. in der Urlaubsfrage und

(Dr. Jentzsch)

(A) in der Mehrarbeitsregelung, zeigt sich, daß die Bundesrepublik, um einen seemännischen Ausdruck zu gebrauchen, Herr Bundesarbeitsminister, keineswegs „am Tampen," sondern durchaus in der Lage ist, diesen Vergleich auszuhalten. Diese Situation hat im übrigen der Herr Bundesverkehrsminister besonders verdeutlicht. Es ist sehr bedauerlich, daß er sich mit diesen schwerwiegenden Argumenten gegenüber dem Bundesarbeitsminister, dem natürlich die Seeschiffahrtsbelange in dieser Form ferner stehen, nicht hat durchsetzen können.

Es ist gesagt worden, daß das Seemannsgesetz einem Personalmangel abhelfen soll. Meine Damen und Herren, ein Nachwuchsmangel besteht nicht. Wir haben von der Jugend dreimal soviel Bewerber in der Seeschiffahrt, als überhaupt nötig sind. Ein entscheidender Mangel besteht aber an Patentinhabern. Das hängt damit zusammen, daß man die Schiffe schneller bauen kann, als man die erforderlichen Offiziere ausbilden kann. Für diese Sachlage ist allerdings der Bund nicht zuständig.

Wir möchten in diesem Zusammenhang an die Bundesländer den Appell richten, für die Steuermannsschulen etwas mehr zu tun, als bisher getan worden ist. Wir wären auch in diesem Punkte dankbar, wenn der Herr Bundesverkehrsminister mit seiner bekannten Initiative etwas mehr nachhülfe.

Wir sind der Auffassung, daß sich das Seemannsgesetz trotz mancher Mängel, die es aufweist, in der Zukunft als praktikabel erweisen wird. Der deutsche Seemann kann selbst am besten ermessen, daß dieses Seemannsgesetz, ergänzt durch die tariflichen Vereinbarungen der Sozialpartner, ihm im deutschen Volk eine mit anderen Berufen durch-(B) aus gleichgeachtete und angesehene Stellung verschafft. Wir stimmen dem Gesetz zu.

(Beifall bei der FDP.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Odenthal!

Odenthal (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und meine Herren! Im Auftrage der sozialdemokratischen Fraktion erkläre ich, daß wir dem Gesetz zustimmen. Dieses Ja wird von uns nicht vorbehaltlos und nicht ohne Bitterkeit ausgesprochen. In den letzten Arbeitstagen dieses Bundestages wird die durch die wirtschaftliche und soziale Entwicklung längst überholte Seemannsordnung von 1872, notdürftig überholt durch die Ordnung von 1902, nach einigen Ansätzen in den letzten 50 Jahren nun durch dieses ebenfalls unzulängliche Gesetz abgelöst. Wir wollen keine weitere Verschleppung, und nur aus diesem Grunde stimmen wir heute zu.

Die alte Seemannsordnung enthielt das klassische Recht des Arbeitgebers und die Pflicht des Arbeitnehmers, sonst nichts. Was erreicht worden ist, ist zwischen Tarifpartnern in Verhandlungen erreicht worden. Der Gesetzgeber kommt hier sehr langsam hinterher. Wir haben im Ausschuß eine Anzahl von Verbesserungen erreicht, die wir begrüßen. Aber auch für das neue Recht gilt das Wort, daß sich Gesetz und Recht wie eine ewige Krankheit fortschleppen.

Während der Ausschußberatungen saßen die Vertreter der Reeder — das muß ich einmal sehr deutlich sagen — in Bonn und Godesberg nicht (C) nur, um sich in diesem milden Klima von der rauhen Luft der Waterkant zu erholen, sondern um — anscheinend nicht ohne Erfolg — ihre Wünsche in diesem Gesetz ihren Niederschlag finden zu lassen.

Die Mehrheit dieses Hauses hat unsere Anträge, die Seefahrt endlich zu einer christlichen Seefahrt zu machen, abgelehnt, so wie es der Mehrheit in den Kram paßte. Im munteren Spiel des „Bäumchen-wechsle-dich" hat sie die Fronten gewechselt und die Verhältnisse an Bord denen an Land gleichgeordnet oder, wenn es nicht paßte, die Gleichordnung abgelehnt.

Für die **kleine Schiffahrt**, die Küstenschiffahrt und die Heringsfischerei, bleibt der 8-Stunden-Tag nach wie vor ein schöner Traum. Auf den Zwei-Wachen-Schiffen bleibt es wie bisher bei der normalen Arbeitszeit von 12 Stunden. Selbst die Beschränkung der Arbeitszeit für Jugendliche auf normale 8 Stunden täglich gilt für die Besatzungen der Zwei-Wachen-Schiffe nicht. Überhaupt wird hier dem Jugendarbeitsschutz in einer Weise vorgegriffen, die unsere stärksten Bedenken auslöst. Das erscheint uns unerträglich. Dieser Zustand ist nicht geeignet, den notwendigen Nachwuchs für unsere Schiffahrt zu gewinnen.

Sie haben unseren Antrag, den Mindesturlaub für Seeleute auf 18 Werktage festzusetzen, mit Mehrheit abgelehnt. Vergleiche mit anderen Ländern sprechen für ein besseres Recht. Die von Ihnen hier angeführten Mehrkosten für Urlaub, Mehrarbeitsstunden usw. konnten von Ihnen nicht einwandfrei belegt werden. Sachverständige haben uns im Ausschuß gesagt, daß sie nicht ins Gewicht fallen, weil die Personalkosten im Durchschnitt (D) nur 25 % des Gesamtkostenaufwandes der Schiffahrt ausmachen.

Wir hätten gewünscht, daß dieses Gesetz mit der Gründlichkeit beraten worden wäre, die ihm gebührt. Weil dies nicht geschehen ist, werden wir den Gesetzgeber auch in naher Zukunft mit dem Arbeitsschutz der Seeleute befassen müssen. Bis dahin hoffen wir, daß sich die Tarifpartner über manche Fragen in fortschrittlichem Sinne besser einigen werden, als das bei dem jetzt noch herrschenden Kräfteverhältnis im Bundestag möglich ist.

(Beifall bei der SPD.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Sabel!

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Angesichts der vorgeschrittenen Zeit möchte ich davon Abstand nehmen, das Gesetz, vor dessen Verabschiedung wir jetzt stehen, eingehender zu werten. Es hätte es an sich verdient, denn es steckt eine Summe von Arbeit darin, nicht nur eine Summe von Arbeit in diesem Parlament, sondern ich möchte hier insbesondere auch auf die Vorarbeit hinweisen, die seitens der Sozialpartner geleistet wurde und die einen beachtlichen Wert hatte. Wir haben diese Arbeit auch bei unserer Arbeit schätzen gelernt. Ferner steckt eine ganze Menge Arbeit darin, die in den beteiligten Ministerien geleistet wurde.

Ich möchte abschließend nur folgendes sagen. Dieses Gesetz, das die alte Seemannsordnung ablöst, ist ein **sozialpolitischer Fortschritt.** Bei der

(Sabel)

(A) heutigen Auseinandersetzung haben wir wiederum gesehen, daß die einen glaubten, dieser Schritt gehe zu weit, und daß die anderen glaubten, es sei zuwenig getan worden. Wir haben uns, wie es bei unserer gesetzgeberischen Arbeit oft nur geht, auf einer Mittellinie getroffen, und ich glaube, daß dieser Kompromiß ganz vernünftig war. Als Vorsitzender des zuständigen Ausschusses darf ich darauf hinweisen, daß die Arbeit an diesem Gesetz im Ausschuß sehr sachlich war, daß die Zusammenarbeit gut war. Wer jetzt aus den Schlußerklärungen herausliest, daß der Spannungszustand bei diesen Beratungen groß gewesen sei, irrt sich.

Ich sage noch einmal: dieses Gesetz ist ein Fortschritt. Wir haben nun auch in diesem Bereich unsere soziale Arbeit fortgesetzt, und diese Arbeit hat zu einer besseren Regelung geführt, als wir sie bisher hatten. Ich glaube auch — auch das ist etwas Entscheidendes —, daß diese Regelung zu einer besseren **Zusammenarbeit unter den Partnern** führt. Sicher, der eine Teil hat ein nicht leichtes materielles Opfer zu bringen. Aber der andere Teil hat dafür das Empfinden, daß seinen berechtigten Wünschen besser Rechnung getragen wird. Wenn hier der Grad der Zufriedenheit wächst, dient das einer guten Zusammenarbeit. Ich glaube, daß dieses Gesetz nach seiner Verabschiedung der deutschen Seeschiffahrt nicht hindernd im Wege stehen, sondern mithelfen wird, ihr auch in den kommenden Jahren eine gute Entwicklung zu geben.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Walter!

(B)

Walter (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Keine lange Schlußerklärung! Aber es ist hier heute und in den letzten Tagen ständig betont worden, daß endlich nach langer Zeit dies und jenes Gesetz zustande gekommen sei. Da möchte ich doch zur Behandlung des **Seemannsgesetzes** sagen, daß die deutschen Seeleute zumindest seit dem Jahre 1902 auf dieses Gesetz gewartet haben. Daß es zustande kam, ist immerhin eine beachtliche Leistung des 2. Deutschen Bundestags.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Nun, das Gesetz hat es in sich. In dem Gesetz haben wir die Verpflichtung übernommen, für unsere Besatzungen an Bord das Bestmögliche unter den gegebenen Verhältnissen zu tun. Aber zu den Besatzungen gehört nicht nur die Mannschaft vor dem Mast, sondern vor allem unser Mittschiffspersonal, das in der Tat in den letzten Jahren über alle Maßen beansprucht wurde. Für unser Mittschiffspersonal haben wir Beachtliches tun müssen. Schließlich ging es uns doch in und bei dem Gesetz darum, unserer Seeschiffahrt keine Fesseln anzulegen, sondern dafür Sorge zu tragen, daß sie sich weiter günstig entwickeln kann. Wir bauen doch keine Schiffe, um eines Tages feststellen zu müssen, daß die Seeleute keine Lust haben, auf unseren Schiffen zu fahren. In dem Gesetz wollten wir die Möglichkeit schaffen, daß der Zulauf zu unserer Seeschiffahrt aus unserer Bevölkerung immer größer wird und daß wir — auch wenn wir in Zukunft zu den größeren Passagierschiffen übergehen — nicht zu sagen brauchen: wir müssen die Schiffe festbinden, weil wir keine Besatzungen haben.

(C) Ein paar Worte zu den Ländern! Die **Länder an der Wasserkante** haben eine beachtliche Verpflichtung zu erfüllen. Sie haben dafür zu sorgen, daß die **Navigationsschulen** endlich ausgebaut werden und daß in viel größerem Umfang als bisher für die Patentinhaber, Nautiker sowohl als auch Techniker, Möglichkeiten der Ausbildung geschaffen werden. Das soll an dieser Stelle noch einmal besonders betont werden.

Nun hat ja — und damit will ich schließen — ein alter Lateiner einmal gesagt: Seefahrt ist not. Wir haben uns bei der Beschlußfassung über die Paragraphen dieses Gesetzes davon leiten lassen, ja leiten lassen müssen, daß von diesem „Seefahrt ist not“ das „not“ nicht etwa groß geschrieben werden darf; denn unsere Seefahrt darf keine Not leiden. Unsere Seeschiffahrt muß sich entwickeln zum Besten unserer Reedereien, zum Besten unseres Volkes, zum Besten unserer Wirtschaft und unseres gesamten Landes. Das ist es, was wir in dem Gesetz vor allem zum Ausdruck bringen mußten, und es ist geschehen.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine weiteren Wortmeldungen in der allgemeinen Aussprache. Vielleicht darf der Präsident noch sagen, daß er mit Genugtuung gehört hat, daß das alte klassische Wort der Lateiner nur in dem humaneren Teil wiedergegeben worden ist: „Seefahrt ist not.“ „Vivere non necesse est“ wollen wir lieber nicht sagen.

In der dritten Lesung liegt nur ein Änderungsantrag der Abgeordneten Dr. Bürkel und Genossen zu § 92 vor.

Zur Begründung Herr Abgeordneter Dr. Bürkel.

(D)

Dr. Bürkel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Antrag, den wir in dritter Lesung stellen, ist der gleiche wie der in der zweiten Lesung gestellte. Jedoch haben sich nun auch die Kollegen Dr. Jentzsch und Walter meinem Antrag angeschlossen. Ich kann auf meine Ausführungen in der zweiten Lesung Bezug nehmen. Es handelt sich darum, daß die **Mehrarbeit** genau wie auf dem Lande bezahlt werden soll. Kommt also eine Einigung über eine bessere Regelung zwischen den Tarifpartnern nicht zustande, dann sollen wie auf dem Lande 25 % gezahlt werden. Es ist meines Erachtens aus den Darlegungen ausreichend hervorgegangen, welche Bedeutung dieser § 92 für die **Seeschiffahrt,** für ihre Fortentwicklung und ihre Konkurrenzfähigkeit hat.

Ich bitte deshalb nochmals, diesem Antrag zuzustimmen. Wegen seiner ganz besonderen Bedeutung bitte ich um namentliche Abstimmung.

(Hört! Hört! in der Mitte. — Zustimmung rechts.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Sabel!

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf Sie bitten, bei der in der zweiten Lesung beschlossenen Regelung zu bleiben. Das ist das, was in der Regierungsvorlage enthalten war und vom Ausschuß gebilligt wurde. Dem bitte ich auch in dritter Lesung zuzustimmen und den Änderungsantrag des Kollegen Dr. Bürkel abzulehnen.

Ich habe schon in zweiter Lesung auf die Details hingewiesen. Ich habe darauf aufmerksam

(Sabel)

(A) gemacht, daß das, was hier vorgeschlagen ist, keine anormale Regelung ist, sondern dem entspricht, was wir in den Landbetrieben haben. Es ist notwendig, die Leistungszuschläge für Überstunden in dieser Form festzulegen, um damit eine retardierende Wirkung auszuüben, d. h. die Zahl der Überstunden, die auf Grund der besonderen Situation schon höher als in den Landbetrieben ist, nicht über Gebühr zu steigern.

Aus den vorgetragenen Gründen bitte ich, bei den Beschlüssen der zweiten Lesung zu bleiben.

(Beifall bei Abgeordneten in der Mitte.)

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Keine weiteren Wortmeldungen.

Zunächst muß ich feststellen, ob der Antrag auf namentliche Abstimmung ausreichend — von 50 Mitgliedern des Hauses — unterstützt wird. Wer unterstützt den Antrag auf namentliche Abstimmung über den von 15 Abgeordneten eingebrachten Änderungsantrag, den Änderungsantrag der Abgeordneten Dr. Bürkel, Frau Niggemeyer usw.? — Im Präsidium differieren die Meinungen zwar um 4, die einen sehen 32, die anderen 36. 50 Abgeordnete sind es auf keinen Fall. Der Antrag auf namentliche Abstimmung ist nicht ausreichend unterstützt. Die namentliche Abstimmung unterbleibt. Sie wollen den Antrag doch nicht zurückziehen? —

(Abg Dr. Bürkel: Nein!)

— Dann bringe ich ihn zur Abstimmung. Wer dem Änderungsantrag Dr. Bürkel zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — (B) Das ist die Mehrheit; der Änderungsantrag ist abgelehnt.

Weitere Änderungsanträge zur dritten Lesung liegen nicht vor.

Wer dem Gesetz in der dritten Lesung, d. h. in der Fassung der zweiten Lesung, verändert durch die Änderungsanträge, die in der dritten Lesung angenommen worden sind, zustimmen will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Ich darf feststellen, daß dieses Gesetz für die christliche Seefahrt einstimmig angenommen worden ist.

Wir kommen zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Umdruck 1213. Wird das Wort zur Begründung gewünscht? — Herr Abgeordneter Wehr!

Wehr (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mit diesem Entschließungsantrag Umdruck 1213 legt Ihnen die Fraktion der SPD einen Antrag vor, der eigentlich im Schoße des Ausschusses geboren worden ist. Es handelt sich bei diesem Entschließungsantrag darum, daß die Regierung ersucht wird, eine Regelung für die **Seeleute** zu finden, die **während des zweiten Weltkrieges** in der Handelsschiffahrt durch Feindeinwirkung oder Selbstversenkung ihre **Effekten verloren** haben und die zum Teil Jahre in der **Internierung** zubringen mußten, ohne den Status eines Kriegsgefangenen zu haben. Das Kriegsfolgenschlußgesetz und irgendwelche Folgegesetze, die die Folgen des Krieges bereinigen sollten, sind bisher an diesem Personenkreis vorübergegangen. Ich glaube, wir (C) sind es diesen Seeleuten schuldig, die als Zivilbesatzungen auf diesen Schiffen der Versorgung dienten, zu zeigen, daß es möglich ist, Schäden zu reparieren, an denen sie unschuldig sind. Zum anderen kommt es darauf an, die ungleiche Behandlung zu beseitigen, die auch bei diesem Personenkreis vorgekommen ist.

Es sind eine ganze Reihe Seeleute, die vorzeitig aus der Internierung nach Hause entlassen worden sind und noch während der Kriegszeit in den Genuß der Effektenversicherung gekommen sind. Aber alle diejenigen, die nach 1945 nach Hause kamen, sind von dieser Versicherungszahlung ausgeschlossen worden. Ich glaube, das Haus kann diesen Seeleuten — es handelt sich nicht um einen allzu großen Personenkreis, nach überschlägiger Schätzung um etwa 2000 bis 2500 Seeleute — das zubilligen, was allen Geschädigten des letzten Krieges zugebilligt worden ist.

Ich bitte um Ihre Zustimmung.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Sabel!

Sabel (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Im Ausschuß ist diese Frage angeschnitten und, sagen wir einmal, es ist von dem Leid geredet worden, das oft in den Fällen entstand, wo durch kriegerische Handlungen Seeleute im Ausland festgehalten wurden und dadurch materielle Verluste erlitten haben. Es wurde die Frage gestellt, ob man eine Sicherung gesetzlicher Art treffen kann. Ich persönlich bin der Auffassung, die Frage ist noch nicht ausdiskutiert. Aber den Weg, der hier im Entschließungsantrag vorgeschlagen (D) wird, halte ich einfach nicht für gangbar. Man könnte sagen, es müsse versucht werden, für das Vergangene im Kriegsfolgenschlußgesetz eine Regelung zu treffen. Aber da wissen wir, daß die Chancen begrenzter Natur sind. Mir persönlich wäre es viel sympathischer, wenn man versuchte, für die Zukunft durch Gesetz oder durch Tarifvertrag zu einer besseren Lösung zu kommen, als sie heute ist.

Diesem Entschließungantrag können wir allerdings nicht unsere Zustimmung geben.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Herr Abgeordneter Walter!

Walter (DP [FVP]): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In den Protokollen des 1. Bundestages werden Sie verzeichnet finden, daß ich schon öfter auf diesen **Notstand unserer Seeleute** hingewiesen und darauf bestanden habe, daß sie wie nach dem 1. Weltkrieg entschädigt werden. Es ist nicht so, daß etwa im Kriegsfolgenschlußgesetz oder einem anderen Gesetz auf das, was unsere Seeleute verloren haben, Rücksicht genommen worden wäre.

Wir werden daher dem Entschließungsantrag der SPD zustimmen.

Präsident D. Dr. Gerstenmaier: Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir stimmen ab über den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD auf Umdruck 1213. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! —

(Präsident D. Dr. Gerstenmaier)

Das erste war die Mehrheit? Meine Herren, tun Sie mir einen Augenblick den Gefallen und beziehen Sie Ihre üblichen Gefechtspositionen, damit wir Klarheit bekommen.

Ich bitte, wenn Sie dem Entschließungsantrag zustimmen wollen, sich vom Platz zu erheben. — Gegenprobe! — Meine Herren Schriftführer, können Sie sich einigen, daß das zweite die Mehrheit ist? —

(Widerspruch der Schriftführer.)

— Uneinigkeit im Präsidium. Hammelsprung! —

Meine Damen und Herren, der Entschließungsantrag ist abgelehnt. 143 Nein-Stimmen, 90 Ja-Stimmen. Die Schriftführer sind noch nicht mitgezählt; sagen wir: 96 Ja-, 145 Nein-Stimmen. Ich kann die Legislaturperiode des Deutschen Bundestags nicht verlängern. —

Das Haus ist beschlußunfähig, weil 7 Stimmen fehlen. Der Beschluß über diesen Entschließungsantrag wird wiederholt. Die Sitzung muß vertagt werden.

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestags ein für morgen früh, also für Samstag, den 29. Juni 1957, 9 Uhr.

(Schluß der Sitzung: 20 Uhr 55 Minuten.)

Anlage 1

Liste der beurlaubten Abgeordneten

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Frau Ackermann	28. 6.
Dr. Atzenroth	28. 6.
Dr. Baade	29. 6.
Dr. Bartram	3. 7.
Bauknecht	29. 6.
Baur (Augsburg)	29. 6.
Dr. Bergmeyer	28. 6.
Bettgenhäuser	28. 6.
Birkelbach	29. 6.
Dr. Blank (Oberhausen)	29. 6.
Dr. Böhm (Frankfurt)	29. 6.
Brandt (Berlin)	29. 6.
Dr. Brühler	29. 6.
Dr. Dehler	5. 7.
Dr. Deist	29. 6.
Dr. Dollinger	29. 6.
Erler	6. 7.
Even	29. 6.
Feldmann	29. 6.
Gräfin Finckenstein	29. 6.
Dr. Franz	29. 6.
Freidhof	29. 6.
Dr. Friedensburg	29. 6.
Frühwald	10. 7.
Dr. Furler	29. 6.
Geiger (München)	29. 6.
Gerns	15. 7.
Grantze	29. 6.
Dr. Greve	27. 7.
Dr. Hammer	29. 6.
Häussler	28. 6.
Heix	28. 6.
Held	29. 6.
Hellenbrock	28. 6.
Dr. Graf Henckel	29. 6.
Hepp	28. 6.
Dr. Höck	28. 6.
Hoogen	28. 6.
Kahn	28. 6.
Frau Keilhack	2. 7.
Keuning	28. 6.
Dr. Köhler	6. 7.
Könen (Düsseldorf)	28. 6.
Dr. Königswarter	28. 6.
Dr. Kopf	29. 6.
Kraft	29. 6.
Dr. Kreyssig	29. 6.
Kriedemann	29. 6.
Lahr	28. 6.
Dr. Leiske	28. 6.
Lenz (Brühl)	29. 6.
Massoth	30. 6.
Mauk	28. 6.
Frau Dr. Maxsein	28. 6.
Mensing	29. 6.
Dr. von Merkatz	29. 6.
Meyer-Ronnenberg	13. 7.
Morgenthaler	6. 7.
Dr. Dr. h. c. Müller (Bonn)	3. 7.
Müser	10. 7.
Dr. Oesterle	29. 6.
Ollenhauer	6. 7.
Onnen	28. 6.
Pelster	29. 6.
Dr. Pohle (Düsseldorf)	29. 6.
Frau Praetorius	29. 6.
Dr. Dr. h. c. Pünder	29. 6.
Raestrup	29. 6.
Rehs	29. 6.
Richter	29. 6.
Ruhnke	7. 7.
Ruland	29. 6.
Sabaß	29. 6.
Scharnberg	28. 6.
Scheel	29. 6.
Dr. Schöne	29. 6.
Schoettle	30. 6.
Stauch	28. 6.
Stingl	28. 6.
Sträter	30. 6.
Frau Strobel	29. 6.
Stümer	29. 6.
Wehner	29. 6.
Dr. Wellhausen	28. 6.
Frau Welter (Aachen)	28. 6.
Wiedeck	29. 6.
Frau Wolff (Berlin)	29. 6.

(A) **Anlage 2** **Drucksache 3573**

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Arbeit (27. Ausschuß) über den Entwurf eines **Seemannsgesetzes** (Drucksache 2962).

Bericht des Abgeordneten Odenthal (Dritter und Vierter Abschnitt sowie §§ 139 bis 141 a des Siebenten Abschnitts)

und des Abgeordneten Schneider (Hamburg) (Erster, Zweiter, Fünfter und Sechster Abschnitt sowie §§ 137, 138, 142 bis 149 des Siebenten Abschnitts):

I. Allgemeines

Der Entwurf eines Seemannsgesetzes wurde aufgrund des Beschlusses des Bundestages vom 13. Dezember 1956 dem Ausschuß für Arbeit federführend und dem Ausschuß für Verkehrswesen zur Mitberatung überwiesen. Der Entwurf wurde vom federführenden Ausschuß in der Zeit vom 10. Januar 1957 bis zum 27. Mai 1957 in 13 Sitzungen beraten. Der mitberatende Ausschuß für Verkehrswesen hat in zwei Sitzungen am 6. und 20. Mai 1957 die Bestimmungen des Entwurfs beraten, die nach seiner Auffassung verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Auswirkungen haben können. Er hat zu den §§ 29, 56, 89 und 92 Empfehlungen ausgesprochen, auf die bei dem Bericht zu diesen Vorschriften eingegangen wird.

Der federführende Ausschuß hat in mehreren Sitzungen Sachverständige der interessierten Gewerkschaften, Arbeitgeberverbände und Berufsverbände angehört. Ihre Anregungen sind bei den Ausschußberatungen ebenso berücksichtigt worden wie die Vorschläge des mitbeteiligten Ausschusses (B) für Verkehrswesen. Mitglieder der Ausschüsse für Arbeit und für Verkehrswesen hatten außerdem Gelegenheit, im Hamburger Hafen ein Küstenmotorschiff und einen Fischdampfer zu besichtigen sowie sich an Bord des M/S „Bayernstein" des Norddeutschen Lloyd einen persönlichen Eindruck von den Verhältnissen an Bord eines Seeschiffes zu verschaffen.

Das Seemannsgesetz soll die **Seemannsordnung vom 2. Juni 1902,** die in ihren wesentlichen Teilen noch auf der Seemannsordnung von 1872 beruht, ersetzen. Die **Gründe,** die diese gesetzliche Neuregelung erfordern, sind sehr vielgestaltig. Sie sind einmal durch den Strukturwandel der Seeschiffahrt, insbesondere den weitgehenden Übergang zur Großreederei, die höhere Geschwindigkeit der Schiffe und die Verkürzung der Hafenliegezeit bedingt.

Zum anderen ist der arbeitsrechtliche Inhalt der Seemannsordnung, gemessen an der wesentlichen Fortentwicklung des Arbeitsrechts, insbesondere in den Jahren nach 1920, weitgehend überholt und nicht mehr zeitgemäß. Darüber hinaus sind auch im internationalen Seearbeitsrecht unter Führung der Internationalen Arbeitsorganisation erhebliche Fortschritte erzielt worden. Die entsprechenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation sind überwiegend zwischen dem Jahre 1933 und dem Eintritt der Bundesrepublik Deutschland in die Internationale Arbeitsorganisation von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommen worden und können auf Grund der derzeitigen Rechtslage von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifiziert werden. Diese Vorschriften sind in dem Entwurf unter Beobachtung der Praxis in anderen traditionellen Seeschiffahrts- (C) ländern berücksichtigt worden. Mit dem neuen Seemannsgesetz wird daher die Bundesrepublik auch einen wesentlichen Schritt vorwärts auf dem Wege zur Ratifizierung zahlreicher internationaler Übereinkommen auf dem Gebiet des Seearbeitsrechts machen.

Der Entwurf eines Seemannsgesetzes ist in seinen Grundgedanken von dem Bemühen getragen, die Fortschritte, die bisher im Hinblick auf die **soziale Rechtsstellung des Arbeitnehmers** an Land erzielt worden sind, auch den **Besatzungsmitgliedern der Seeschiffe** zugute kommen zu lassen. Der Entwurf geht davon aus, daß Unterschiede zwischen dem Arbeitsrecht an Land und auf See nur noch dort gerechtfertigt sind, wo die Besonderheiten der Seeschiffahrt derartige Abweichungen zwingend bedingen. Das gilt insbesondere für einige Arbeitsschutzbestimmungen. Im Zusammenhang damit will der Entwurf nur solche Gegenstände besonders erfassen, die mit Rücksicht auf diese besonderen Erfordernisse der Seeschiffahrt abweichend von den allgemeinen gesetzlichen Regelungen gestaltet werden müssen. Diese Vorschriften will der Entwurf andererseits aber auch möglichst vollständig erfassen, um eine zu weite Streuung der für die Seeschiffahrt maßgeblichen Vorschriften in verschiedenen Gesetzen zu verhindern. Dies dient insbesondere den Belangen der Rechtssicherheit und der Rechtsklarheit.

Wo sich dies nicht aus öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten verbietet, trägt der Entwurf dem Umstand Rechnung, daß sich das Arbeitsrecht des Seemanns ebenso wie das anderer Berufsstände weiterentwickelt. Soweit als möglich sind demzufolge starre Formulierungen vermieden worden, (D) um einem zu schnellen Veralten des Gesetzes vorzubeugen und um der tarifvertraglichen Weiterentwicklung den erforderlichen Raum zu lassen. Der Entwurf normiert daher im arbeitsrechtlichen Teil einmal überwiegend nur **Mindestvorschriften,** von denen nur zu Ungunsten der Arbeitnehmer nicht abgewichen werden darf, und überläßt andererseits den Tarifvertragsparteien weitgehend auch die nähere Ausgestaltung der gesetzlichen Rahmenvorschriften.

Im übrigen darf hier auf die ausführliche **Begründung** der Regierungsvorlage verwiesen werden.

II. Im einzelnen

Soweit der Ausschuß die Regierungsvorlage gebilligt hat, wird auf die Begründung des Gesetzentwurfs in der Drucksache 2962 verwiesen. Im übrigen, insbesondere zu den vom Ausschuß vorgenommenen Änderungen, ist folgendes zu bemerken:

Zu § 7 Abs. 2 und 3

Um klarzustellen, daß nur solche Personen unter die Vorschrift des Absatzes 2 fallen sollen, die ständig **an Bord** tätig sind, sind in Anlehnung an den Wortlaut des Absatzes 1 der Regierungsvorlage die Worte „während der Reise" eingefügt.

Der Ausschuß hat es für notwendig gehalten, auch bei solchen Personen, die im Rahmen des Schiffsbetriebs an Bord tätig sind, ohne Arbeitnehmer zu sein (z. B. selbständige Friseure, Foto-

(A)

grafen usw.), sicherzustellen, daß sie durch den Besitz eines Seefahrtbuchs und die Eintragung in die Musterrolle an der für Seeleute erleichterten Paßabfertigung in ausländischen Häfen teilnehmen. Dazu muß auch für diese Personengruppe die Anwendung des Zweiten Abschnitts vorgesehen werden. Für Lotsen ist das nicht erforderlich. Sie sind deshalb in einem neuen Absatz 3 besonders behandelt, welcher der ursprünglichen Fassung der Regierungsvorlage entspricht.

Zu § 8

Der Stellungnahme des Bundesrates folgend, der die Bundesregierung modifiziert zugestimmt hat, hat der Ausschuß vorgesehen, daß Personen, die eine durch Rechtsvorschriften geregelte Berufsausbildung abgeschlossen haben, nicht als **Jugendliche** im Sinne des Gesetzentwurfs anzusehen sind, wenn sie das 17. Lebensjahr vollendet haben. Der Ausschuß hat dabei auf der einen Seite berücksichtigt, daß Personen nach Abschluß ihrer Berufsausbildung im Bordbetrieb voll eingesetzt werden müssen, aber auf der anderen Seite verhindern wollen, daß Jugendliche bei Fehlen von Ausbildungsvorschriften zu früh des Jugendarbeitsschutzes entkleidet werden.

Zu § 9

Die Änderung der Fassung der Nummer 2 dient der Klarstellung, daß sowohl die **diplomatischen** als auch die **konsularischen Vertretungen** der Bundesrepublik zu **Seemannsämtern** bestimmt werden können.

(B)

Zu § 11

Die Änderung des Absatzes 3 stimmt den Wortlaut der Vorschrift auf den des § 12 Abs. 1 Nr. 1 ab.

Zu § 14

Der Ausschuß hat es für erforderlich gehalten, die Nummer 4, der Stellungnahme des Bundesrates folgend, zu ergänzen, um sicherzustellen, daß insbesondere bei **Todesfällen** oder bei **Unfällen** die **Heimatanschrift des Besatzungsmitglieds** an Bord feststellbar ist.

Die Nummern 5 und 6 sind zu einer Nummer zusammengefaßt.

Zu § 15

Absatz 2 Satz 1 ist verständlicher gefaßt.

Zu § 16

Die Regierungsvorlage schreibt die **Anwesenheit des Besatzungsmitglieds** bei jeder **Musterung** zwingend vor.

Bei der **Abmusterung** wird die Anwesenheit des Besatzungsmitglieds nicht in jedem Fall möglich sein (z. B. wenn das Besatzungsmitglied in eine Krankenanstalt verbracht werden mußte oder wenn es die Abfahrt des Schiffs versäumt hat). Der Ausschuß hat deshalb dem Absatz 1 einen einschränkenden Satz angefügt, nach dem das Seemannsamt in Ausnahmefällen auf die Anwesenheit des Besatzungsmitglieds verzichten kann.

(C)

Zu § 24 Abs. 1 Nr. 4

Der Ausschuß ist in Übereinstimmung mit der Bundesregierung der Auffassung, daß die Vorschrift keine genauen geographischen Angaben verlangt. Es genügen vielmehr die in der Praxis bisher üblichen Fahrtgebietsbezeichnungen, z. B. kleine, mittlere oder große Fahrt, wobei auch mehrere Fahrtgebiete gleichzeitig angegeben werden können.

Zu § 26

In Ergänzung der Regierungsvorlage ist neben dem Anspruch auf ein angemessenes **Tagegeld** ein entsprechender Anspruch auf **Übernachtungsgeld** ausdrücklich aufgeführt, da der Begriff Tagegeld nicht notwendig ein Übernachtungsgeld umfaßt.

Zu § 27 Abs. 2

Die Neuformulierung dieser Vorschrift soll den besonderen Erfordernissen der Seeschiffahrt besser gerecht werden; sie trägt im übrigen auch den Interessen der Besatzungsmitglieder dadurch Rechnung, daß sie einen **Mißbrauch der Umsetzungsmöglichkeit** durch den Reeder unterbindet.

Zu § 29

Absatz 2

Nach eingehender Erörterung dieser Vorschrift im Zusammenhang mit der des § 111 hat der Ausschuß das Wort „unverhältnismäßig" gestrichen, um eventuellen Mißdeutungen vorzubeugen. Im übrigen ist der Ausschuß der Auffassung, daß die Formulierung der Regierungsvorlage nicht die Verpflichtung des Besatzungsmitglieds einschränkt, die **Anordnungen des Kapitäns** zu befolgen. Die in § 29 Abs. 2 vorgesehene Beschränkung der erweiterten Anordnungsbefugnis des Kapitäns im Rahmen des Heuerverhältnisses auf bestimmte Notfälle kann daher nicht dazu führen, den Kapitän in eine Diskussion über die Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit seiner Anordnungen zu verwickeln. § 29 Abs. 2 gibt vielmehr dem Kapitän eine **Richtlinie,** in welchen Fällen er von dem Besatzungsmitglied Dienstleistungen verlangen kann, die über die Schiffsdienste hinausgehen, zu deren Leistung sich das Besatzungsmitglied im Rahmen seines Heuerverhältnisses verpflichtet hat. Diese hier normierte Verpflichtung des Besatzungsmitglieds zur Leistung von **Arbeiten und Verrichtungen außerhalb des Vereinbarten** entspricht allgemeinen arbeitsrechtlichen Grundsätzen, die in dieser Bestimmung lediglich den besonderen Verhältnissen eines Schiffsbetriebs angepaßt sind. Der Ausschuß für Verkehrswesen hat demgegenüber die Auffassung vertreten, daß dieser Inhalt der Vorschrift deutlicher zum Ausdruck gebracht werden sollte. Er hat deswegen empfohlen, dem Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung nicht zugestimmt hat, zu folgen und außerdem an Absatz 2 folgenden Satz anzufügen: „§ 111 bleibt unberührt."

(D)

Der federführende Ausschuß hat sich diese Auffassung nicht zu eigen gemacht. § 29 Abs. 2 regelt die Dienstpflichten des Besatzungsmitglieds, soweit sie über das vertraglich Vereinbarte hinausgehen, aber doch noch als Ausfluß des Heuerverhältnisses zu werten sind. Nach allgemeinen arbeitsrechtlichen Grundsätzen können dabei den

(A) Anlaß nur besondere Fälle bieten, die auch im Gesetz als solche deutlich umrissen werden müssen. § 111 regelt die Pflicht des Besatzungsmitglieds, Anordnungen der Vorgesetzten zu befolgen. Diese Vorschrift findet sich im Abschnitt über die Ordnung an Bord. § 111 gilt damit neben § 29 Abs. 2, ohne daß dieses durch eine Verweisung besonders hervorgehoben zu werden braucht.

Absatz 3

Der Ausschuß hat die Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen, da in diesem Zusammenhang unterschiedliche Gefahrenbegriffe nicht zweckmäßig sind.

Zu §§ 38 und 39

Diese Vorschriften sind gestrichen, weil diese Gegenstände der tarifvertraglichen Regelung vorbehalten bleiben sollen.

Zu § 40

Die Überschrift wurde ergänzt, um den vollen Inhalt der Vorschrift zu umreißen.

Absatz 1

Der Ausschuß hat die Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung nicht zugestimmt hat, übernommen, weil es nicht gerechtfertigt erscheint, den Besatzungsmitgliedern für dieselbe Arbeit Mehrarbeitsvergütung und gleichzeitig Anteile an der ersparten Heuer des ausgefallenen Besatzungsmitglieds zu gewähren. Sinn der Neuformulierung ist es, daß das Besatzungsmitglied für (B) längere Arbeitszeit, die auf Umstände der in § 40 genannten Art zurückzuführen ist, **Mehrarbeitsvergütung** und als Abgeltung für eine lediglich stärkere Arbeitsintensität aus solchen Gründen einen **Anteil an der ersparten Heuer** erhält. Diese Regelung schließt nicht aus, daß beim Zusammentreffen beider Merkmale auch beide genannten Vergütungen nebeneinander gewährt werden.

Absatz 2

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen, um damit stärker zu betonen, daß die **Nichteinhaltung von Arbeitsschutzvorschriften** nur in wirklichen Ausnahmefällen geduldet werden kann.

Zu § 41 Abs. 3

Die Worte der Regierungsvorlage „zum Verkauf oder Tausch" sind durch die Worte „zur Veräußerung" ersetzt, um Unzuträglichkeiten in der Praxis zu vermeiden.

Zu § 44 Abs. 1

Die Worte der Regierungsvorlage „eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende" sind gestrichen, da es nicht darauf ankommt, daß die **Krankenfürsorge** den örtlichen Verhältnissen entspricht, sondern darauf, daß sie ausreichend und zweckmäßig ist. Daß die Verpflichtung des Reeders dabei nur im Rahmen des Möglichen gegeben ist, braucht als selbstverständlich nicht besonders erwähnt zu werden.

Zu § 49 Abs. 2 (C)

Die Ersetzung der Worte „zurückbefördert ist oder zurückkehrt" in Satz 1 der Regierungsvorlage durch die Worte „zurückbefördert oder zurückgekehrt ist" dient der textlichen Klarstellung. Der Reeder muß für die Krankenfürsorge für die Dauer der Rückkehr ebenso aufkommen wie während der Rückbeförderung.

Im übrigen ist der Ausschuß der Auffassung, daß die Vorschriften über die Krankenfürsorge auf Kosten des Reeders das Bestehen eines Heuerverhältnisses voraussetzen, da es sich hier um einen Anspruch aus dem Heuerverhältnis handelt. Eine besondere Vorschrift darüber im Gesetz ist daher überflüssig.

Zu § 55

Absatz 1

Das Wort „Erholungsurlaub" ist im Zuge der Begriffsvereinheitlichung durch das Wort „Urlaub" ersetzt. Auch die Regierungsvorlage spricht in den folgenden Bestimmungen nur noch von Urlaub und nicht mehr von Erholungsurlaub.

Absatz 2

Da im § 56 Abs. 1 keine Mindestdauer des Urlaubs festgelegt wird (vgl. Bemerkungen zum Streichen des § 56 Abs. 1 Satz 3), war es notwendig, auf die Höhe des **Mindesturlaubs** in den Länderurlaubsgesetzen zu verweisen, um zu vermeiden, daß etwa bei einem tariflosen Zustand keine Vorschriften bestehen. Hinsichtlich des Mindesturlaubs der Jugendlichen verbleibt es bei der Sondervorschrift des § 56 Abs. 2. (D)

Zu § 56 Abs. 1

In Übereinstimmung mit der Empfehlung des mitberatenden Ausschusses für Verkehrswesen hat der federführende Ausschuß den Satz 3 der Regierungsvorlage gestrichen. Er ist in seiner Mehrheit der Auffassung gewesen, daß die Höhe des Urlaubs für Erwachsene der tarifvertraglichen Regelung überlassen bleiben sollte. Im Gesetz sollten insoweit nur allgemeine Richtlinien für die Tarifpartner gegeben werden, die auch bisher schon einen über den üblichen Mindesturlaub der Länderurlaubsgesetzgebung hinausgehenden Urlaub vereinbart haben.

Zu § 60

Die Änderung im Wortlaut des Satzes 1 der Regierungsvorlage soll sicherstellen, daß in diesem Zusammenhang nicht jede geringfügige **Erkrankung** von Bedeutung ist, sondern nur eine solche, die zur **Arbeitsunfähigkeit** führt. Nur in diesen letzteren Fällen vereitelt die Krankheit die Erreichung des Urlaubszweckes. Eine entsprechende Änderung der Sätze 2 und 3 erscheint überflüssig, da sich aus der Verbindung mit Satz 1 ergibt, daß es sich auch hier nur um die dort umschriebenen Fälle von Erkrankungen handelt.

Zu § 65 Abs. 3

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen. Die Fassung der Regierungsvorlage ermöglicht es den **Schiffsoffizieren,** im **Ausland**

(A) nach erfolgter Kündigung **von Bord** zu gehen. Das könnte u. U. das Auslaufen des Schiffes verhindern, wenn die sofortige Gestellung eines Ersatzmannes nicht möglich ist. Das erhöht das Risiko des Reeders in einem wirtschaftlich nicht zu vertretenden Maße. Die neue Vorschrift liegt im übrigen etwa im Rahmen der entsprechenden Regelungen der anderen Seeschiffahrtsländer.

Zu § 66 Abs. 3

Diese Vorschrift ist entsprechend der Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat, neu eingefügt; sie dient der Klarstellung.

Zu § 68

Der Ausschuß hält in diesem Zusammenhang eine besondere Regelung für in Gefangenschaft oder Internierung geratene Seeleute für dringend erforderlich, ist aber der Meinung, daß derartige Vorschriften nicht im Seemannsgesetz getroffen werden sollen. Derartige Bestimmungen müssen vielmehr aus Gründen des Sachzusammenhangs ihren Platz im Rahmen einer allgemeinen Regelung derartiger Fragen finden.

Absatz 4

Die Ersetzung der Worte der Regierungsvorlage „für Rechtsstreitigkeiten aus dem Heuerverhältnis zuständigen Gericht" durch die Worte „Arbeitsgericht des Registerhafens" soll für diese Fälle für die gesamte Besatzung eines Schiffs einen **einheitlichen inländischen Gerichtsstand** schaffen und insbesondere auch die Tarifschiedsgerichte von dieser (B) ihnen fremden Aufgabe entlasten.

Zu § 69 Nr. 6

Die Neufassung berücksichtigt, daß die Schiffsbesatzung nicht nur dann Kriegseinwirkungen ausgesetzt sein kann, wenn nach den Regeln des Völkerrechts ein anerkannter Kriegszustand besteht, sondern auch in Fällen, in denen im Zusammenhang mit Aufständen, Bürgerkriegen, Polizeiaktionen oder ähnlichen Vorgängen von Waffen Gebrauch gemacht wird. Diese verschiedenen Tatbestände müssen hier gleichbewertet werden.

Zu § 71

In Ergänzung der Regierungsvorlage sind die Tatbestände der §§ 67 und 70 in diese Regelung einbezogen, da auch in diesen Fällen ein praktisches Bedürfnis für eine sofortige vorläufige Entscheidung der Streitfrage bestehen kann.

Zu § 73 Abs. 4

Das in der Regierungsvorlage vorgesehene Erfordernis der **Einwilligung des gesetzlichen Vertreters des Jugendlichen** zu dessen Zurücklassung wird in vielen Fällen in der Praxis zu Schwierigkeiten führen, weil insbesondere im Ausland eine Befragung des gesetzlichen Vertreters des Jugendlichen nicht möglich sein wird. Den in der Regierungsvorlage zum Ausdruck kommenden Gedanken der besonderen **Schutzbedürftigkeit der Jugendlichen** hat der Ausschuß jedoch ebenfalls anerkannt; ihm wird auch durch die Neufassung des Absatzes 4 Rechnung getragen.

Zu § 76 (C)

Der Ausschuß hat die von der Bundesregierung auf Grund des Änderungsvorschlags des Bundesrates vorgeschlagene neue Formulierung übernommen. Die Einbeziehung der dem Geltungsbereich des Grundgesetzes nahegelegenen ausländischen Häfen erweitert den **Anwendungsbereich** der Bestimmung entsprechend den praktischen Gegebenheiten. Insbesondere kann ein solcher ausländischer Hafen näher am Heimatort des Besatzungsmitglieds liegen als ein Hafen der Bundesrepublik. Die Fassung stellt gleichzeitig klar, daß der Rückbeförderungsanspruch von dem Ort der Ankunft des in § 76 bezeichneten Schiffs bis zu dem in § 74 bezeichneten Rückbeförderungsort durch diese Ergänzung nicht berührt wird.

Zu § 77 Abs. 1

In Satz 3 sind die Worte „den Seegebräuchen entsprechenden" als überflüssig gestrichen, da es auf die würdige Form der Bestattung ankommt.

Zu § 79 Abs. 2

Absatz 2 ist neu eingefügt. Damit werden die bei vermutetem Schiffsverlust erst später aufgefundenen überlebenden Besatzungsmitglieder hinsichtlich des Rückbeförderungsanspruchs ausdrücklich ebenso behandelt wie die Besatzungsmitglieder eines Schiffs, dessen Verlust von vornherein feststeht; das ist aus sozialen Gründen geboten.

Zu § 80 Abs. 1

Die Änderungen in der Aufzählung der für anwendbar erklärten Bestimmungen ergeben sich aus (D) den Änderungen der Vorschriften des Ersten bis Vierten Unterabschnitts des Dritten Abschnitts. § 50 Abs. 2 ist hier neu aufgenommen, da diese Vorschrift ebenfalls auf den Kapitän Anwendung finden soll.

Zu § 82 Abs. 1

Die Ersetzung des Wortes „Gerätschaften" durch das Wort „Geräte" dient der sprachlichen Verbesserung.

Zu § 83

Absatz 1

Die neue Formulierung in Satz 1 stellt klar, daß von dieser Vorschrift nicht auch **Hafenarbeiter** erfaßt werden, die im Hafen an Bord kommen.

Absatz 2 und 3

Die Neufassung des Absatzes 2 Satz 2 entspricht den Erfordernissen der Praxis und berücksichtigt, daß der **Pflicht zur ärztlichen Untersuchung** im Inland nachgekommen werden soll.

Der neu eingefügte Absatz 3 trägt den besonderen Erfordernissen des **Gesundheitsschutzes der Jugendlichen** Rechnung. Die Änderung des Absatzes 2 Satz 1 ist redaktionell durch die Einfügung des Absatzes 3 bedingt.

Zu § 84 Abs. 2

Die Neueinfügung dieser Vorschrift beruht ebenso wie die des § 83 Abs. 3 auf den besonderen Bedürfnissen des Jugendarbeitsschutzes.

(A)

Zu § 85

Absatz 1

Der Ausschuß ist den Änderungsvorschlägen des Bundesrates, denen die Bundesregierung zugestimmt hat, gefolgt. Mit der Neuformulierung soll klargestellt werden, daß es nicht neben der Einspruchseinlegung noch eines besonderen Antrags auf Entscheidung durch die Arbeitsschutzbehörde bedarf.

Absatz 2

Der Ausschuß hat die vom Bundesrat empfohlene Neufassung dieser Vorschrift, der die Bundesregierung zugestimmt hat, mit einigen sprachlichen Änderungen übernommen. Es entspricht der allgemeinen Verwaltungspraxis, daß der **Vorsitzende** eines solchen Ausschusses die **Befähigung zum Richteramt** oder zum **höheren Verwaltungsdienst** haben muß.

Zu § 89 Abs. 1 und 2

Der mitberatende Ausschuß für Verkehrswesen hat empfohlen, die Absätze 1 und 2 im Sinne der Vorschläge des Bundesrates zu ändern. In der Begründung dazu hat er ausgeführt, bei der besonderen Eigenart der Arbeit des **Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals** sei eine Zeit von neun Stunden, in denen das Besatzungsmitglied zur Arbeitsleistung zur Verfügung steht, notwendig, auch wenn diese Zeit wegen der anfallenden Bereitschaft nicht voll gearbeitet werde. Auch international sei eine solche Arbeitszeit üblich. Die vom mitberatenden Ausschuß für Verkehrswesen vorgeschlagene Fassung vermeide Streitigkeiten über die Zulässigkeit einer neunten Arbeitsstunde am Tage und eine Beweispflicht des Reeders für das Vorliegen von Bereitschaften innerhalb der Arbeitszeit, die nach der Regierungsvorlage gegeben sein würde.

(B)

Der federführende Ausschuß hat sich dieser Auffassung nicht anzuschließen vermocht. Bei der Eigenart der Arbeit des Verpflegungs-, Bedienungs- und Krankenpflegepersonals wird zwar in der Regel in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft anfallen; dies sollte jedoch in einer dem System der Arbeitszeitordnung folgenden Form berücksichtigt werden. Die vom federführenden Ausschuß beschlossene Fassung hält grundsätzlich am Achtstundentag fest, ermöglicht aber eine neunstündige tägliche Arbeitszeit, wenn die Voraussetzung der regelmäßigen und erheblichen Arbeitsbereitschaft gegeben ist. Bei dieser Fassung dürfte auch die vom mitberatenden Ausschuß für Verkehrswesen befürchtete Beweisschwierigkeit nicht gegeben sein. Ein Angehöriger des im § 89 genannten Personals, der etwa Mehrarbeitsvergütung mit der Begründung einklagen sollte, daß er durchweg neun Stunden täglich tatsächlich habe arbeiten müssen, ohne daß im Rahmen seiner Tätigkeit eine regelmäßige und erhebliche Arbeitsbereitschaft angefallen sei, wird das nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beweisen haben.

Zu § 90 Abs. 1 Nr. 1

Die Ersetzung der Worte „unmittelbar bevorstehender" in der Regierungsvorlage durch das Wort „drohender" soll im Interesse der Schiffssicherheit Streitigkeiten darüber vermeiden, wann eine Gefahr unmittelbar bevorsteht.

(C)

Zu § 91

Absatz 1

Der neu eingefügte Satz 2 soll eine zweckmäßige Durchführung der **Sicherheitswachen im Hafen** gewährleisten.

Der an Satz 3 angefügte neue Halbsatz berücksichtigt die besonderen Bedürfnisse des Schiffsbetriebs in den angegebenen Fällen. In einigen Fahrtgebieten laufen die Schiffe in kurzer Aufeinanderfolge sehr viele Häfen an. Die Seereisen zwischen diesen Häfen sind so kurz, daß die Schiffe häufig täglich oder doch in Abständen, die unter dem üblichen Maß liegen, ein- oder auslaufen. Wann und wo diese Voraussetzungen gegeben sind, richtet sich je nach der von dem Schiff befahrenen Linie oder dem Ladungsanfall in der freien Fahrt. In diesen Fällen erscheint der Mehrheit des Ausschusses die Zulassung einer **Verlängerung der Arbeitszeit** erforderlich, da das Ein- und Auslaufen eines Schiffs in der Regel einen verstärkten Arbeitsanfall an Bord mit sich bringt. Andernfalls könnten Schiffe bei derartigen Reisen zu längeren Hafenliegezeiten gezwungen werden, was wirtschaftlich nicht tragbar erscheint.

Absatz 2

Die Ersetzung der Worte „neunzig Stunden im Monat" in der Regierungsvorlage durch die Worte „die Grenzen des Absatzes 1 Satz 3" trägt redaktionell der Änderung des Absatzes 1 Rechnung.

Die Ersetzung des Wortes „drohender" in der Regierungsvorlage durch das Wort „von" ist durch die Änderung des § 90 Abs. 1 Nr. 1 bedingt. Es muß ein gradueller Unterschied in der Gefahrenstufe im Hinblick darauf erhalten bleiben, daß die nach § 90 notwendige Mehrarbeit — im Gegensatz zu der nach § 91 — nicht als solche bezahlt werden soll.

(D)

Zu § 92

Absatz 1

Der mitberatende Ausschuß für Verkehrswesen hat empfohlen, den § 92 der Regierungsvorlage durch folgende Vorschrift zu ersetzen:

> „Wird ein Besatzungsmitglied über die in den §§ 87, 89 und 98 bestimmten Grenzen der täglichen Arbeitszeit hinaus mit Mehrarbeit beschäftigt, so ist ihm, abgesehen von dem Fall des § 90, die Mehrarbeit angemessen zu vergüten. Dabei ist § 15 der Arbeitszeitordnung anzuwenden."

In der Begründung dazu hat er ausgeführt, die Höhe des **Zuschlags** solle grundsätzlich den Tarifvertragsparteien überlassen bleiben. Wenn eine tarifvertragliche Regelung nicht zustande komme, so solle bei der Seeschiffahrt die gleiche Ersatzregelung getroffen werden, welche die **Arbeitszeitordnung für die Landbetriebe** vorsähe.

Dieser Auffassung hat sich der federführende Ausschuß nicht anzuschließen vermocht. Mit Rücksicht darauf, daß § 91 zunächst im System, insbesondere aber hinsichtlich der Zahl der zulässigen Mehrarbeitsstunden von der Arbeitszeitordnung erheblich abweicht, hat er es für notwendig gehalten, für den Fall, daß die Tarifvertragsparteien keine andere Regelung treffen, eine **Staffelung der Mehrarbeitszuschläge** vorzusehen, die der tarifvertrag-

(A) lichen Übung in den Landbetrieben nahekommt und einen geeigneten Schutz dagegen bietet, daß auf den Schiffen in einem unangemessenen Umfang von der Möglichkeit des § 91 Gebrauch gemacht wird.

Die Einfügung der Worte „sowie für Mehrarbeit bei Wachdienst im Hafen" ist durch die Neueinfügung des § 91 Abs. 1 Satz 2 bedingt. Mit Rücksicht auf die Art der Arbeitsleistung erscheint es angemessen, diese Mehrarbeit nicht in die Staffelung der Höhe der Mehrarbeitsvergütung einzubeziehen, sondern dafür einheitlich den niedrigsten Satz für Mehrarbeitsvergütung zugrunde zu legen.

Absatz 3

Der Ausschuß ist der Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat, gefolgt; die Änderung soll klarstellen, daß die nach § 88 Abs. 2 zugelassene Sonn- und Feiertagsarbeit im Hafen nach § 92 zu vergüten ist.

Zur Überschrift des Dritten Unterabschnitts

Das Wort „Erhöhter" in der Überschrift ist aus sprachlichen Gründen gestrichen.

Zu § 95 Abs. 3

Die Änderung ist bedingt durch die Änderung des § 91 Abs. 1.

Zu § 96 Abs. 2

Der Ausschuß hat die von der Bundesregierung auf Grund der Empfehlung des Bundesrates vor- (B) geschlagene neue Formulierung übernommen. Damit soll eine zu starre Einengung der Arbeitsschutzbehörde bei ihrer Entscheidung vermieden werden.

Zu §§ 98, 99 Abs. 2, 3 und 5, §§ 100, 101, 102 Abs. 1 und 2

Die Streichung der Worte „mit Ausnahme der Vollmatrosen" in der Regierungsvorlage beruht auf der Neueinfügung des § 8 Satz 2.

Zu § 98 Nr. 3

Der Ausschuß hat dem § 98 eine neue Nr. 3 angefügt. Nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 29. Mai 1956 (BGBl. II S. 591) hat der Reeder zu veranlassen und der Kapitän dafür zu sorgen und zu überwachen, daß der Jugendliche unter Beachtung der Richtlinien der Anlage 1 der o. a. Verordnung ausgebildet wird. Hierunter fallen Kenntnisse und Fertigkeiten, die nicht immer im regelmäßigen Schiffsdienst erworben werden können. Zur Förderung und Ausbildung von Jugendlichen werden daher **Segelschulschiffe** und andere zu einem großen Teil zusätzlicher Unterweisung dienende Schiffe betrieben, auf denen eine größere Zahl von Jugendlichen gefahren wird, als aus Gründen der Schiffssicherheit und des Arbeitsschutzes notwendig wäre, und auf denen in personeller und in sachlicher Hinsicht für die Ausbildung besondere Vorkehrungen und Einrichtungen getroffen sind. § 98 Nr. 3 soll für diese Schiffe sicherstellen, daß auch über die normale Seearbeitszeit hinaus ein sich nach einem Stunden- (C) plan abspielender **Unterricht** zulässig ist, soweit er im Wochendurchschnitt 2 Stunden täglich nicht überschreitet, sich auf besondere Gegenstände bezieht und unter Aufsicht eines damit vom Kapitän beauftragten Schiffsoffiziers oder Fachlehrers steht. Die Anerkennung der Schulschiffe durch die Bundesminister für Arbeit und für Verkehr soll den richtigen Gebrauch der Vorschrift sicherstellen. Auf Zwei-Wachen-Schiffen ist die Anwendung dieser Vorschrift wegen der auf diesen Schiffen ohnehin längeren See-Arbeitszeit ausdrücklich ausgeschlossen.

Zu § 99 Abs. 2

Um den **Bedürfnissen des Schiffsbetriebs** entgegenzukommen, hat der Ausschuß die zulässige wöchentliche Gesamtarbeitszeit auf 54 Stunden erhöht. Die Sätze 2 und 3 sind gestrichen, da Absatz 5 die Bezahlung der Mehrarbeit vorsieht und ein Nebeneinander von Bezahlung und Ausgleich durch Freizeit dem allgemeinen Arbeitsrecht fremd ist.

Die Ersetzung der Worte „§ 91 Abs. 2 Satz 2" in der Regierungsvorlage durch die Worte „§ 91 Abs. 1 Satz 3" ist bedingt durch die Änderung des § 91 Abs. 1.

Zu § 103 Abs. 1 Nr. 3

Die Änderung beruht auf der Änderung des § 99 Abs. 2.

Zu § 106

Die Ergänzung der Überschrift beruht auf der Erweiterung des Geltungsbereichs der Vorschrift in Absatz 1. (D)

Absatz vor 1

Dem Grundsatz des § 1 Abs. 2 Arbeitszeitordnung folgend ist die Anwendung der Vorschriften über die Arbeitszeit auf die genannten Schiffsoffiziere ausgeschlossen.

Absatz 1

Die Vorschrift ist sprachlich entsprechend der Einfügung des neuen Absatzes vor 1 geändert. Im übrigen entspricht die Ausdehnung der Vorschrift auf die sonstigen **Angestellten** im Sinne des § 5 dem Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat. Es erscheint gerechtfertigt, in diesem Rahmen alle Angestellten an Bord gleich zu behandeln. Ebenfalls hat der Ausschuß die Empfehlung des Bundesrates, der auch die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen, die Vorschriften des § 91 in den Kreis der hier tarifvertraglich abdingbaren Vorschriften einzubeziehen. Insoweit müssen Änderungen der Überstundenregelung, die sich aus der Natur der Beschäftigung der Angestellten ergeben, möglich sein. Aus den gleichen Gründen ist auch § 103 Abs. 1 Nr. 1 in die tarifvertraglich abdingbaren Vorschriften einbezogen. § 95 Abs. 2 ist hier aufgenommen, da diese Vorschrift bei der Wacheinteilung insbesondere weiblicher Funkoffiziere zu Schwierigkeiten führen könnte.

Absatz 2

Der Ausschuß hat den Änderungsvorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt

(A)

hat, übernommen. Die Einschaltung der Verkehrsbehörden in dieses Genehmigungsverfahren erscheint zweckmäßig, weil hier auch wichtige Verkehrsbelange berührt werden.

Absatz 3

Die Streichung der Worte „Satz 1" beseitigt eine Unklarheit in der Formulierung.

Zu § 109

In Absatz 4 ist aus den Erfordernissen des Bordbetriebs ergänzend vorgesehen, daß auch der **Funkoffizier** im Rahmen des Wachdienstes liegende Anordnungen des wachhabenden nautischen Offiziers durchzuführen hat.

Zu § 110

Die Sorge für die Förderung der beruflichen Fortbildung der Jugendlichen umschließt auch die **Überwachung der Fortbildung.** Die Worte „und zu überwachen" sind daher als entbehrlich gestrichen.

Zu § 115

Grundsätzlich ist der Kapitän vorher in Kenntnis zu setzen, wenn ein Besatzungsmitglied bei mangelnder Seetüchtigkeit des Schiffs oder ungenügenden Verpflegungsvorräten u. ä. das Seemannsamt anrufen will.

Dem Satz 2 der Regierungsvorlage ist deshalb eine schärfere Fassung gegeben.

Zu § 117

(B)

Absatz 1

Die Änderung ist nur redaktioneller Natur und entspricht der Stellungnahme des Bundesrates (ebenso auch bei den §§ 119 und 125 Abs. 1 Nr. 2).

Absatz 3

Die Änderung ist eine Druckfehlerberichtigung.

Zu § 119

Die Streichung der Worte „Kapitän, ein Schiffsoffizier oder ein anderer" ist nur redaktioneller Natur und entspricht der Stellungnahme des Bundesrates (ebenso auch bei den §§ 117 und 125 Abs. 1 Nr. 2).

Die Ersetzung des Wortes „Befugnisse" durch das Wort „Befugnis" ist eine Druckfehlerberichtigung.

Zu § 123 Abs. 1

Nr. 1

Die Änderung ist bedingt durch die Änderung des § 91 Abs. 1.

Nr. 4

Die Änderung ist bedingt durch die Änderung des § 82 Abs. 1.

Zu § 123 Abs. 3, § 124 a

Der Ausschuß ist den Vorschlägen des Bundesrates zu diesen Vorschriften, denen die Bundesregierung zugestimmt hat, gefolgt. Die neu eingefügte Vorschrift des § 124 a dient der Klarstellung des in § 123 Abs. 3 der Regierungsvorlage Gewollten und damit den Belangen der **Strafjustiz** im Sinne einer Schaffung klarer Strafvorschriften. Er stellt insbesondere gegenüber der Regierungsvorlage deutlicher heraus, daß auch für Straftaten des Reeders das Tatbestandsmerkmal der Gefährdung der Arbeitskraft gilt.

(C)

Die Ersetzung der Worte „der Gerätschaften" durch die Worte „die Geräte" in § 124 a nach dem Vorschlag des Bundesrates berücksichtigt die Änderung des § 82 Abs. 1.

Zu § 125 Abs. 1 Nr. 2

Die Änderung ist nur redaktioneller Natur und entspricht der Stellungnahme des Bundesrates (ebenso auch bei den §§ 117 und 119).

Zu § 127

Nr. 1

Die Änderung ist bedingt durch die Änderung des § 91 Abs. 1.

Nr. 4

Die Änderung ist bedingt durch die Änderung des § 82 Abs. 1.

Zu § 131

Die Änderung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat. Die Worte „nicht aber die des § 116" sind entbehrlich.

Zu § 132

(D)

Absatz 1

Die Änderung ergibt sich aus der Neufassung des § 119 erster Halbsatz.

Absatz 2

Die Änderung ist eine Folge der Einfügung des § 124 a.

Zu § 137

Der Ausschuß hat an Stelle einer Einzelaufzählung der Paragraphen die Bezugnahme auf den ganzen Dritten Abschnitt vorgesehen, da die Vorschrift des § 137 in allen Fällen angewendet werden soll, in denen auf die Dauer der Zugehörigkeit des Besatzungsmitglieds zu demselben Reeder abgestellt ist.

Zu § 138

Die Änderung entspricht der auf den Artikel 116 Abs. 1 GG gestützten Stellungnahme des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat.

Zu § 139

Absatz 1

Unter Ablehnung eines Antrags der Minderheit, die Grenze für Zwei-Wachen-Schiffe auf 700 BRT herabzusetzen, entschied sich die Mehrheit des Ausschusses für die Beibehaltung der 1000-BRT-Grenze.

Durch die Ergänzungen des Wortlauts des Satzes 1 wird sichergestellt, daß auf **Fischereifahrzeugen** und **Walfangbooten** bis zu 1000 BRT der Dienst

(A) wie auch bisher üblich nach dem **Zwei-Wachen-System** eingeteilt werden kann, ohne daß hier die Fahrtgebietsbegrenzung Platz greift.

Durch die Einfügung der Worte „und § 99 Abs. 2 Satz 2" wird klargestellt, daß Jugendliche über 16 Jahre in den Wachrhythmus der Zwei-Wachen-Schiffe eingeordnet werden können.

Absatz 4

Die Änderung folgt aus der des § 91 Abs. 1.

Zu § 141

Absatz 1 Nr. 2

Der Ausschuß ist grundsätzlich der Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung nicht vollen Umfangs zugestimmt hat, gefolgt, hat aber in Berücksichtigung der Bedenken der Bundesregierung Abweichungen von § 88 für die **Fischerei** nur insoweit zugelassen, als es sich nicht um Seefischmärkte handelt. An den Seefischmärkten Hamburg-Altona, Bremerhaven, Cuxhaven und Kiel wird das Löschen der Fischdampfer von Land aus ohne Beteiligung der Schiffsbesatzung vorgenommen. Im übrigen muß das Entladen der Fischdampfer von der Besatzung selbst vorgenommen werden, die nach deren Beendigung bis zum erneuten Auslaufen des Schiffes beurlaubt wird. Um diese Freizeit der Besatzungsmitglieder nicht zu verkürzen, erscheint die Zulassung abweichender Arbeitszeitregelungen in diesen Fällen gerechtfertigt. Damit wird ebenso den besonderen Verhältnissen der Fischerei Rechnung getragen wie mit der Einbeziehung der Jugendlichen in diese Regelung.

(B)

Absatz 2

Die Änderung paßt die Fassung der des § 106 Abs. 2 an.

Absatz 3

Die Änderung des Absatzes 3 ist aus dem gleichen Grund erfolgt, wie die des § 106 Abs. 3.

Zu § 141 a

Der Ausschuß hat diese Vorschrift entsprechend der Empfehlung des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat, neu eingefügt. Die Sonderregelung für diese Fahrzeuge ist erforderlich, um der Eigenart dieser Schiffsbetriebe und den lokalen Verhältnissen der Fahrtgebiete Rechnung tragen zu können.

Zu § 142 Abs. 1, § 143 Abs. 1 Nr. 11, Abs. 2 und 3

Die Änderungen folgen Vorschlägen des Bundesrates, denen die Bundesregierung zugestimmt hat.

Zu § 145

Die Änderungen ergeben sich aus dem Gesetz zur Neuregelung des Rechts der Rentenversicherung der Arbeiter (Arbeiterrentenversicherungs-Neuregelungsgesetz — ArVNG) vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 45) und dem Gesetz zur Neuregelung des Rechts der Rentenversicherung der Angestellten (Angestelltenversicherungs-Neuregelungsgesetz — AnVNG) vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 88).

Zu § 146 (C)

Absatz 7

Da § 142 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 den Inhalt des § 31 Abs. 2 der Gewerbeordnung nicht voll übernehmen, ist Absatz 7 gestrichen.

Absatz 9 bis 11

Die Streichung entspricht der Stellungnahme des Bundesrates, der die Bundesregierung zugestimmt hat.

Absatz 12

§ 2 der Verordnung, betreffend Befähigungszeugnisse für Funkoffiziere auf Handelsschiffen vom 8. Oktober 1921 regelt auch die Berufsbezeichnung der Seefunker. Der Gesetzentwurf enthält keine entsprechende Vorschrift. Die künftige Regelung dieser Frage sollte den Verordnungen nach § 142 überlassen bleiben. Absatz 12 ist deshalb gestrichen.

Zu § 147

Nr. 9

Die Vorschriften der §§ 83 ff., die die ärztliche Untersuchung in Zukunft regeln werden, treten nach § 149 erst zu einem späteren Termin in Kraft als die anderen Vorschriften des Gesetzentwurfs. Nach § 143 Abs. 1 Nr. 11 bis 13 sind zu diesen Fragen **Rechtsverordnungen** zu erlassen, die ebenfalls erst später in Kraft treten werden. Der Ausschuß hat es deshalb für zweckmäßiger gehalten, die zur Zeit geltende Tauglichkeitsverordnung erst dann außer Kraft treten zu lassen, wenn die neuen Rechtsvorschriften an ihre Stelle treten. Das kann durch Rechtsverordnung geschehen. Nummer 9 ist deshalb gestrichen. (D)

Nr. 15

Diese Verordnung wird mit dem Inkrafttreten des Seemannsgesetzes gegenstandslos und ist deshalb ebenfalls aufzuheben.

Zu § 148

Der Ausschuß hat im Einvernehmen mit der Bundesregierung festgestellt, daß das Inkrafttreten des Seemannsgesetzes im **Saarland** mit dem Saarvertrag vereinbar ist und daß auch keine anderen Gründe gegeben sind, seine Geltung im Saarland zunächst auszuschließen. Der Aufnahme einer Saar-Klausel bedarf es deshalb nicht.

Zu § 149

Die Regierungsvorlage sieht vor, das Gesetz bereits am ersten Tage des 4. Monats nach seiner Verkündung in Kraft treten zu lassen. Diesen Zeitpunkt hat der Ausschuß für zu früh gehalten. Auf der einen Seite werden zahlreiche Rechtsverordnungen bis zum **Inkrafttreten** des Gesetzes zu erlassen sein, andererseits verweist das Gesetz entweder direkt oder indirekt auf ergänzende tarifvertragliche Regelungen, deren Abschluß ebenfalls Zeit erfordern dürfte. Dem Ausschuß ist es deshalb zweckmäßig erschienen, das Gesetz allgemein nicht vor dem 1. April 1958 in Kraft treten zu lassen.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich bei den Vorschriften des Vierten Abschnitts, die das Be-

(A) stehen einer **Arbeitsschutzbehörde** voraussetzen, sowie bei den auf diese Bestimmungen bezogenen Vorschriften über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Die vom Ausschuß beschlossene Fassung stellt sicher, daß auch die Vorschriften über den Arbeitsschutz grundsätzlich am 1. April 1958 in Kraft treten; ihre Durchführung würde zunächst zwar nicht einer Aufsicht unterliegen, ein Verstoß gegen sie jedoch als Straftat oder Ordnungswidrigkeit geahndet werden können. Lediglich das Inkrafttreten derjenigen Vorschriften, die vom Bestehen einer Aufsichtsbehörde abhängig sind, würde an die Verkündung des besonderen Gesetzes gemäß § 104 gebunden werden und dürfte spätestens auf den 1. Oktober 1958 festgelegt werden können.

Bonn, den 12. Juni 1957

Odenthal **Schneider (Hamburg)**
Berichterstatter

Anlage 3

Umdruck 1207

Änderungsantrag der Fraktion der SPD zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Bundesbesoldungsgesetzes** (BBesG) (Drucksachen 3638, zu 3638, 1993)

Der Bundestag wolle beschließen:

In § 44 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Für die Hochschullehrer und Lehrer sind be-
(B) sondere Regelungen zulässig."

Bonn, den 25. Juni 1957

Ollenhauer und Fraktion

Umdruck 1213

Entschließungsantrag der Fraktion der SPD zur dritten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962)

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht,

für die in der Handelsschiffahrt während des zweiten Weltkrieges tätigen Seeleute möglichst bald eine gesetzliche Regelung zu veranlassen, die ihnen die Schäden, die sie durch Feindeinwirkung oder Selbstversenkung des Schiffes durch den Verlust der Effekten erlitten haben, sowie den durch die Internierung erlittenen Verlust an Heuer ersetzt.

Bonn, den 25. Juni 1957

Wehr
Hansing (Bremen)
Dr. Bärsch
Odenthal
Schmidt (Hamburg)
Blachstein
Diekmann
Hermsdorf
Hufnagel
Kalbitzer
Frau Keilhack
Frau Korspeter
Frau Lockmann
Meitmann
Peters
Pohle (Eckernförde)
Regling
Rehs
Frau Rudoll
Dr. Schellenberg
Ollenhauer und Fraktion

Umdruck 1222 (C)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD zur dritten Beratung des Entwurfs eines **Bundesbesoldungsgesetzes** (Drucksachen 3638, 1993)

Der Bundestag wolle beschließen:

Für den Fall der Ablehnung der Anträge auf Umdruck 1221

Zu § 5 (Anlage I — Besoldungsordnung A)

1. In der Besoldungsgruppe 5 erhalten die Amtsbezeichnungen

   Maschinenführer
   Regierungsvermessungsassistent
   Reservelokomotivführer
   Schiffsassistent
   Technischer Bundesbahnassistent
   Technischer Fernmeldeassistent
   Technischer Postassistent
   Technischer Regierungsassistent
   Unterbrandmeister
   Werkführer
   Zollmaschinenführer
   Zollschiffsassistent

   eine Fußnote [3]) mit folgendem Wortlaut:

   „[3]) Erhält eine unwiderrufliche, ruhegehaltfähige Stellenzulage von 20 DM."

2. In der Fußnote [1]) der Besoldungsgruppe 6 wird die Zahl „20" durch die Zahl „30" ersetzt.

3. In der Besoldungsgruppe 10 erhalten die Amtsbezeichnungen

   Oberlotse
   Postoberbauinspektor
   Regierungsoberbauinspektor
   Regierungsvermessungsoberinspektor (D)
   Seekapitän
   Technischer Bundesbahnoberinspektor
   Technischer Fernmeldeoberinspektor
   Technischer Postoberinspektor
   Technischer Regierungsoberinspektor

   folgende Fußnote [1]):

   „[1]) Beamte, bei denen neben der Laufbahnprüfung die Abschlußprüfung einer höheren technischen Lehranstalt als Anstellungsvoraussetzung vorgeschrieben ist, erhalten eine unwiderrufliche, ruhegehaltfähige Stellenzulage von 40 DM. Dies gilt nur, wenn während des Besuches der höheren technischen Lehranstalt keine Dienstbezüge gezahlt werden."

Bonn, den 26. Juni 1957

Ollenhauer und Fraktion

Umdruck 1225 (neu)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962).

Der Bundestag wolle beschließen:

1. In § 8 wird die Regierungsvorlage wiederhergestellt.
2. Dem § 56 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

   „Der Mindesturlaub beträgt 18 Werktage in jedem Beschäftigungsjahr."

(A)

3. § 73 Abs. 4 erhält folgende neue Fassung:

„(4) Bei einem Jugendlichen ist neben seiner Einwilligung auch diejenige seines gesetzlichen Vertreters erforderlich. Ist dieser nicht erreichbar, bedarf es der Einwilligung eines Seemannsamts."

4. § 89 Abs. 2 wird gestrichen.

5. § 96 Abs. 2 wird ersetzt durch folgende neue Fassung:

„(2) Jugendliche unter fünfzehn Jahren dürfen zur Arbeit an Bord von Seeschiffen nicht verwendet werden. Dies gilt nicht für Seeschiffe, auf denen ausschließlich Mitglieder derselben Familie beschäftigt sind. Die Bestimmungen der Sätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Schulschiffen, sofern diese behördlich zugelassen und überwacht sind."

Absätze 2, 3 und 4 werden Absätze 3, 4 und 5.

6. § 99 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

„(2) Jugendliche über sechzehn Jahren dürfen abweichend von § 91 Abs. 1 Satz 3 über die im § 98 bestimmten Grenzen der Arbeitszeit hinaus bis zu acht Stunden täglich und achtundvierzig Stunden wöchentlich beschäftigt werden. Eine längere Beschäftigung ist nur unter den Voraussetzungen der §§ 90 und 91 Abs. 2 zulässig.

7. In § 103 ist die Regierungsvorlage wiederherzustellen.

8. In § 139 ist die Regierungsvorlage wiederherzustellen, jedoch mit der Maßgabe, daß in den Absätzen 1 und 2 die Worte „eintausend Bruttoregistertonnen" durch die Worte „siebenhundert Bruttoregistertonnen" ersetzt werden.

(B)

Bonn, den 27. Juni 1957

Ollenhauer und Fraktion

Umdruck 1230

Änderungsantrag der Fraktion der FDP zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962).

Der Bundestag wolle beschließen:

1. § 80 wird gestrichen.

2. § 92 erhält folgende Fassung:

„§ 92

Vergütung für Arbeitszeitverlängerung

Für die nach § 91 angeordnete Arbeitszeitverlängerung, die möglichst gleichmäßig verteilt werden soll und über deren Dringlichkeit dem Besatzungsmitglied gegenüber der Kapitän entscheidet, ist eine angemessene Vergütung zu gewähren."

3. § 98 Abs. 3 letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Dies gilt nicht für Schiffe, auf denen nach § 139 die Einteilung der Arbeitszeit in zwei Wachen vorgenommen wird."

4. In der Überschrift des Sechsten Abschnitts wird das Wort „Straftaten" durch das Wort „Vergehen" ersetzt.

(C)

5. Nach § 130 wird in der Überschrift des Dritten Unterabschnitts das Wort „Straftaten" durch das Wort „Vergehen" ersetzt.

6. In der Überschrift des § 131 wird das Wort „Straftaten" durch das Wort „Vergehen" ersetzt.

7. In der Überschrift des § 132 wird das Wort „Straftaten" durch das Wort „Vergehen" ersetzt.

8. a) Im § 141 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Solange und soweit in der Kutter- und Küstenfischerei keine Tarifverträge bestehen, können abweichende Regelungen auch durch sonstige Verträge vereinbart werden."

b) § 141 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Bundesminister für Arbeit und Verkehr können im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Mindestbestimmungen über die durch Tarifverträge oder Verträge im Sinne des Absatzes 1 a zu treffende Regelung nach Absatz 1 Nr. 2 erlassen."

c) Dem § 141 ist folgender Absatz 4 anzufügen:

„(4) Die Vorschrift des § 96 Abs. 2 findet auf Besatzungsmitglieder von Fischereifahrzeugen keine Anwendung."

9. In § 146 treten an die Stelle des Absatzes 3 die folgenden Absätze 3 und 3 a:

‚(3) § 546 des Handelsgesetzbuchs erhält folgende Fassung:

(D)

„§ 546

1. Die Vorschriften der §§ 23, 25, 26, 30 bis 37, 41, 42 Abs. 3, 43 bis 49, 50 Abs. 2, 51 bis 62, 65 Abs. 3, 68, 77 bis 79 des Seemannsgesetzes vom . . . . finden sinngemäß auf den Kapitän Anwendung.

2. Ein erkrankter oder verletzter Kapitän erhält während der Dauer der Arbeitsunfähigkeit, höchstens jedoch bis zu 26 Wochen die volle Heuer.

3. Das auf unbestimmte Zeit eingegangene Heuerverhältnis des Kapitäns kann in den ersten beiden Dienstjahren bei demselben Reeder mit einer Kündigungsfrist von sechs Wochen, vom Beginn des dritten Dienstjahrs ab mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten jeweils für den Schluß eines Kalendervierteljahrs schriftlich gekündigt werden. Die Vorschriften des Gesetzes über die Fristen für die Kündigung von Angestellten vom 9. Juli 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 399) bleiben unberührt.

4. Das Heuerverhältnis des Kapitäns kann von beiden Seiten bei Vorliegen eines wichtigen Grundes ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden. Die außerordentliche Kündigung aus einem nicht vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund ist nur zulässig, wenn der Reeder ohne besondere Kosten und ohne Aufenthalt für das Schiff einen geeigneten Ersatzmann erhalten kann. Im Streitfall kann das Seemannsamt, das zuerst angerufen werden kann, eine vorläufige Entscheidung über die Berechtigung der Kündigung treffen.

(A)

5. In den Fällen der §§ 51 und 68, oder wenn ein nicht auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet oder der Kapitän sein Heuerverhältnis aus einem vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund kündigt, hat der Kapitän die Ansprüche aus den §§ 74 und 75.

6. Im Falle des § 555 des Handelsgesetzbuchs hat der Kapitän Anspruch auf Heuer, auf Ersatz der Aufwendungen für Verpflegung und Unterkunft sowie auf freie Rückbeförderung nach Maßgabe der §§ 74 und 75.

(3 a) Die §§ 547 bis 551, 553, 554 sowie 555 Satz 2 und 3 des Handelsgesetzbuchs werden aufgehoben." '

Bonn, den 27. Juni 1957

Dr. Becker (Hersfeld) und Fraktion

Umdruck 1232

Änderungsantrag der Abgeordneten **Dr. Bürkel, Dr. Dittrich, Dr. Bucerius, Engelbrecht-Greve, Müller-Hermann und Genossen** zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962).

Der Bundestag wolle beschließen:

In § 92 Abs. 1 wird Satz 2 gestrichen und durch folgenden Satz 2 ersetzt:

(B)

„Ist die Höhe des Zuschlages nicht durch Tarifvertrag festgelegt, so beträgt er ein Viertel eines Zweihundertstels der Grundheuer."

Bonn, den 27. Juni 1957

Dr. Bergmeyer
Dr. Bucerius
Dr. Bürkel
Brand (Remscheid)
Dr. Dittrich
Engelbrecht-Greve
Glüsing
Illerhaus
Kunze (Bethel)
Kühlthau
Dr. Lindenberg
Dr. Moerchel
Müller-Hermann
Frau Niggemeyer
Frau Rösch
Scharnberg
Dr. Seffrin
Serres
Struve
Dr. Weber (Koblenz)

Umdruck 1236

Änderungsantrag der **Fraktion der DP (FVP)** zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksache 3573, 2962).

Der Bundestag wolle beschließen:

§ 92 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird ein Besatzungsmitglied über die in den §§ 87, 89 und 98 bestimmten Grenzen der täglichen Arbeitszeit hinaus mit Mehrarbeit beschäftigt, so ist ihm, abgesehen von dem Fall des § 90, die Mehrarbeit angemessen zu vergüten."

Bonn, den 27. Juni 1957

Walter
Dr. Brühler und Fraktion
Schneider (Bremerhaven) und Fraktion

(C)

Umdruck 1237

Änderungsantrag der Abgeordneten **Schneider (Hamburg), Frau Ganswindt, Lulay, Maier (Mannheim), Dr. Seffrin** zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962)

Der Bundestag wolle beschließen:

§ 106 wird gestrichen.

Bonn, den 27. Juni 1957

Schneider (Hamburg)
Frau Ganswindt
Lulay
Maier (Mannheim)
Dr. Seffrin

Umdruck 1238

Änderungsantrag der **Fraktion der CDU/CSU zur zweiten Beratung des Entwurfs eines Bundesbesoldungsgesetzes** (Drucksachen 3638, 1993)

Der Bundestag wolle beschließen:

In § 44 erhält der bisherige Wortlaut die Bezeichnung Absatz 1 und wird folgender Absatz angefügt:

„(2) Für Hochschullehrer können besondere Regelungen mit Mindestgrundgehältern vorgesehen werden."

Bonn, den 27. Juni 1957

Dr. Krone und Fraktion

(D)

Umdruck 1240

Änderungsantrag des Abgeordneten **Sabel** zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962)

Der Bundestag wolle beschließen:

Dem § 50 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Für einen erkrankten oder verletzten Schiffsmann gelten im übrigen unbeschadet des Satzes 1 die Vorschriften über die wirtschaftliche Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle."

Bonn, den 28. Juni 1957

Sabel

Umdruck 1241

Änderungsantrag des Abgeordneten **Schneider (Hamburg)** zur zweiten Beratung des Entwurfs eines **Seemannsgesetzes** (Drucksachen 3573, 2962)

Für den Fall der Ablehnung des Antrags auf Umdruck 1237

Der Bundestag wolle beschließen:

In § 106 Abs. 1 werden die Worte „§§ 87 bis 89" und die Worte „bis 93" gestrichen.

Bonn, den 28. Juni 1957

Schneider (Hamburg)

(A) (C)

Namentliche Abstimmung

über

den Änderungsantrag der Fraktion der SPD zur zweiten Beratung des Entwurfs eines Bundesbesoldungsgesetzes (Drucksachen 1993; 3638, zu 3638), Umdruck 1207

Name	Abstimmung
CDU/CSU	
Frau Ackermann	beurlaubt
Dr. Adenauer	—
Albers	Nein
Albrecht (Hamburg)	Nein
Arndgen	Nein
Baier (Buchen)	Nein
Barlage	Nein
Dr. Bartram	beurlaubt
Bauer (Wasserburg)	Nein
Bauereisen	Nein
Bauknecht	beurlaubt
Bausch	Nein
Becker (Pirmasens)	Nein
Bender	Nein
Berendsen	Nein
Dr. Bergmeyer	beurlaubt
Fürst von Bismarck	*
Blank (Dortmund)	Nein
Frau Dr. Bleyler (Freiburg)	—
Blöcker	Nein
Bock	Nein
von Bodelschwingh	Nein
Dr. Böhm (Frankfurt)	beurlaubt
Brand (Remscheid)	Nein
Frau Brauksiepe	*
Brenner	Nein
Dr. von Brentano	—
Brese	Nein
Frau Dr. Brökelschen	Nein
Dr. Brönner	Nein
Brookmann (Kiel)	Ja
Brück	Nein
Dr. Bucerius	*
Dr. von Buchka	Nein
Dr. Bürkel	Nein
Burgemeister	Nein
Caspers	Nein
Cillien	*
Dr. Conring	Nein
Dr. Czaja	Nein
Demmelmeier	Nein
Diedrichsen	Nein
Frau Dietz	Nein
Dr. Dittrich	Nein
Dr. Dollinger	beurlaubt
Donhauser	—
Dr. Dresbach	Ja
Dr. Eckhardt	*
Eckstein	Nein
Ehren	Nein
Engelbrecht-Greve	Nein
Dr. Dr. h. c. Erhard	—
Etzenbach	*
Even	beurlaubt
Feldmann	beurlaubt
Gräfin Finckenstein	beurlaubt
Finckh	*
Dr. Franz	beurlaubt
Franzen	Nein
Friese	Nein
Fuchs	Nein
Funk	Nein
Dr. Furler	beurlaubt
Frau Ganswindt	*
Frau Dr. Gantenberg	Nein
Gedat	Ja
Geiger (München)	beurlaubt
Frau Geisendörfer	Ja
Gengler	Nein
Gerns	beurlaubt
D. Dr. Gerstenmaier	Nein
Gibbert	Nein
Giencke	Nein
Dr. Glasmeyer	Nein
Dr. Gleissner (München)	Nein
Glüsing	Nein
Gockeln	Nein
Dr. Götz	Nein
Goldhagen	Nein
Gontrum	Nein
Günther	Nein
Haasler	Nein
Häussler	beurlaubt
Hahn	Nein
Harnischfeger	Nein
Heix	beurlaubt
Dr. Hellwig	Nein
Dr. Graf Henckel	beurlaubt
Dr. Hesberg	Nein
Heye	enthalten
Hilbert	Nein
Höcherl	Nein
Dr. Höck	beurlaubt
Höfler	Nein
Holla	Nein
Hoogen	beurlaubt
Dr. Horlacher	Nein
Horn	Nein
Huth	Nein
Illerhaus	*
Dr. Jaeger	Nein
Jahn (Stuttgart)	Nein
Frau Dr. Jochmus	Nein
Josten	*
Kahn	beurlaubt
Kaiser (Bonn)	—
Frau Kaiser (Schwäbisch-Gmünd)	Nein

(B) (D)

*) Für Teile der Sitzung beurlaubt.

Name	Abstimmung
Karpf	Nein
Kemmer (Bamberg)	Nein
Kemper (Trier)	Nein
Kiesinger	*
Dr. Kihn (Würzburg)	Nein
Kirchhoff	Nein
Klausner	Nein
Dr. Kleindinst	Nein
Dr. Kliesing	Nein
Knapp	Nein
Knobloch	Nein
Dr. Köhler	beurlaubt
Koops	Nein
Dr. Kopf	beurlaubt
Kortmann	Nein
Kraft	beurlaubt
Kramel	enthalten
Krammig	Nein
Kroll	Ja
Frau Dr. Kuchtner	Nein
Kühlthau	Nein
Kuntscher	Nein
Kunze (Bethel)	Nein
Lang (München)	Nein
Leibing	Nein
Dr. Leiske	beurlaubt
Lenz (Brühl)	beurlaubt
Lenze (Attendorn)	Nein
Leonhard	*
Lermer	Nein
Leukert	Nein
Dr. Leverkuehn	*
Dr. Lindenberg	Nein
Dr. Lindrath	Nein
Dr. Löhr	Nein
Lotze	*
Dr. h. c. Lübke	—
Lücke	Nein
Lücker (München)	Nein
Lulay	Nein
Maier (Mannheim)	Ja
Majonica	Nein
Dr. Baron Manteuffel-Szoege	Nein
Massoth	beurlaubt
Mayer (Birkenfeld)	Nein
Menke	Nein
Mensing	beurlaubt
Meyer (Oppertshofen)	Nein
Meyer-Ronnenberg	beurlaubt
Miller	Nein
Dr. Moerchel	Nein
Morgenthaler	beurlaubt
Muckermann	Nein
Mühlenberg	Nein
Dr. Dr. h. c. Müller (Bonn)	beurlaubt
Müller-Hermann	Nein
Müser	beurlaubt
Nellen	Nein
Neuburger	*
Niederalt	Nein
Frau Niggemeyer	Nein
Dr. Dr. Oberländer	—
Dr. Oesterle	beurlaubt
Oetzel	Nein
Pelster	beurlaubt
Dr. Pferdmenges	Nein
Frau Pitz	Nein
Dr. Pohle (Düsseldorf)	beurlaubt
Frau Praetorius	beurlaubt
Frau Dr. Probst	*
Dr. Dr. h. c. Pünder	beurlaubt
Raestrup	beurlaubt
Rasner	Nein
Frau Dr. Rehling	Nein
Richarts	Nein
Frhr. Riederer von Paar	*
Dr. Rinke	Nein
Dr. Röder	Nein
Frau Rösch	Nein
Rösing	Nein
Rümmele	Ja
Ruf	Nein
Sabaß	beurlaubt
Sabel	Nein
Samwer	Nein
Dr. Schaefer (Saarbr.)	*
Schäffer	—
Scharnberg	beurlaubt
Scheppmann	Nein
Schill (Freiburg)	Nein
Schlick	Nein
Schmücker	Nein
Schneider (Hamburg)	Nein
Schrader	Nein
Dr. Schröder (Düsseldorf)	Nein
Dr.-Ing. E. h. Schuberth	Nein
Schüttler	Nein
Schütz	Nein
Schulze-Pellengahr	Nein
Schwarz	Nein
Frau Dr. Schwarzhaupt	Nein
Dr. Seffrin	*
Seidl (Dorfen)	Nein
Dr. Serres	Nein
Siebel	Nein
Dr. Siemer	Nein
Solke	Nein
Spies (Brücken)	Nein
Spies (Emmenhausen)	Nein
Spörl	Nein
Stauch	beurlaubt
Frau Dr. Steinbiß	Nein
Steinhauer	Ja
Stiller	Nein
Storch	Nein
Dr. Storm	Nein
Strauß	—
Struve	Nein
Stücklen	Ja
Teriete	Nein
Thies	Nein
Unertl	Nein
Varelmann	Nein
Frau Vietje	Nein
Dr. Vogel	*
Voß	Nein
Wacher (Hof)	Nein
Wacker (Buchen)	*
Dr. Wahl	Nein
Walz	*
Frau Dr. h. c. Weber (Aachen)	Nein
Dr. Weber (Koblenz)	Nein
Wehking	Nein
Dr. Wellhausen	beurlaubt
Dr. Welskop	Nein
Frau Welter (Aachen)	beurlaubt

*) Für Teile der Sitzung beurlaubt.

Name	Abstimmung
Dr. Werber	Ja
Wiedeck	beurlaubt
Wieninger	*
Dr. Willeke	Nein
Winkelheide	Nein
Dr. Winter	Nein
Wittmann	Nein
Wolf (Stuttgart)	—
Dr. Wuermeling	—
Wullenhaupt	Nein
Gäste:	
Ruland	beurlaubt
Schneider (Brotdorf)	*
SPD	
Frau Albertz	*
Frau Albrecht (Mittenw.)	Ja
Altmaier	Ja
Dr. Arndt	*
Arnholz	Ja
Dr. Baade	beurlaubt
Dr. Bärsch	—
Bals	Ja
Banse	Ja
Bauer (Würzburg)	Ja
Baur (Augsburg)	beurlaubt
Bazille	Ja
Behrisch	Ja
Frau Bennemann	Ja
Bergmann	Ja
Berlin	*
Bettgenhäuser	beurlaubt
Frau Beyer (Frankfurt)	—
Birkelbach	beurlaubt
Blachstein	Ja
Dr. Bleiß	Ja
Böhm (Düsseldorf)	Ja
Bruse	Ja
Corterier	*
Dannebom	—
Daum	*
Dr. Deist	beurlaubt
Dewald	Ja
Diekmann	*
Diel	*
Frau Döhring	Ja
Dopatka	Ja
Erler	beurlaubt
Eschmann	*
Faller	Ja
Franke	Ja
Frehsee	Ja
Freidhof	Ja
Frenzel	Ja
Gefeller	Ja
Geiger (Aalen)	Ja
Geritzmann	Ja
Gleisner (Unna)	Ja
Dr. Greve	beurlaubt
Dr. Gülich	Ja
Hansen (Köln)	—
Hansing (Bremen)	Ja
Hauffe	Ja
Heide	Ja
Heiland	Ja
Heinrich	Ja
Hellenbrock	beurlaubt

Name	Abstimmung
Frau Herklotz	Ja
Hermsdorf	Ja
Herold	Ja
Höcker	*
Höhne	Ja
Hörauf	Ja
Frau Dr. Hubert	Ja
Hufnagel	Ja
Jacobi	—
Jacobs	*
Jahn (Frankfurt)	Ja
Jaksch	Ja
Kahn-Ackermann	*
Kalbitzer	*
Frau Keilhack	beurlaubt
Frau Kettig	Ja
Keuning	beurlaubt
Kinat	Ja
Frau Kipp-Kaule	Ja
Könen (Düsseldorf)	beurlaubt
Koenen (Lippstadt)	Ja
Frau Korspeter	Ja
Dr. Kreyssig	beurlaubt
Kriedemann	beurlaubt
Kühn (Köln)	*
Kurlbaum	Ja
Ladebeck	*
Lange (Essen)	Ja
Leitow	Ja
Frau Lockmann	Ja
Ludwig	Ja
Maier (Freiburg)	Ja
Marx	Ja
Matzner	Ja
Meitmann	Ja
Mellies	Ja
Dr. Menzel	Ja
Merten	Ja
Metzger	*
Frau Meyer (Dortmund)	Ja
Meyer (Wanne-Eickel)	Ja
Frau Meyer-Laule	*
Mißmahl	Ja
Moll	Ja
Dr. Mommer	Ja
Müller (Erbendorf)	Ja
Müller (Worms)	Ja
Frau Nadig	Ja
Odenthal	Ja
Ohlig	Ja
Ollenhauer	beurlaubt
Op den Orth	—
Paul	Ja
Peters	Ja
Pöhler	*
Pohle (Eckernförde)	Ja
Dr. Preller	Ja
Prennel	Ja
Priebe	Ja
Pusch	Ja
Putzig	Ja
Rasch	Ja
Dr. Ratzel	Ja
Regling	Ja
Rehs	beurlaubt
Reitz	Ja
Reitzner	Ja
Frau Renger	*
Richter	beurlaubt

*) Für Teile der Sitzung beurlaubt.

(A)

Name	Abstimmung
Ritzel	Ja
Frau Rudoll	Ja
Ruhnke	beurlaubt
Runge	Ja
Frau Schanzenbach	Ja
Scheuren	*
Dr. Schmid (Frankfurt)	*
Dr. Schmidt (Gellersen)	Ja
Schmidt (Hamburg)	Ja
Schmitt (Vockenhausen)	Ja
Dr. Schöne	beurlaubt
Schoettle	beurlaubt
Schreiner	*
Seidel (Fürth)	Ja
Seither	Ja
Seuffert	*
Stierle	Ja
Sträter	beurlaubt
Frau Strobel	beurlaubt
Stümer	beurlaubt
Thieme	Ja
Wagner (Deggenau)	Ja
Wagner (Ludwigshafen)	Ja
Wehner	beurlaubt
Wehr	Ja
Welke	Ja
Weltner (Rinteln)	Ja
Dr. Dr. Wenzel	Ja
Wienand	Ja
Dr. Will (Saarbrücken)	Ja
Wittrock	Ja
Zühlke	Ja

(B)

FDP

Name	Abstimmung
Dr. Atzenroth	beurlaubt
Dr. Becker (Hersfeld)	Ja
Dr. Bucher	Ja
Dr. Czermak	*
Dr. Dehler	beurlaubt
Dr.-Ing. Drechsel	*
Eberhard	Ja
Frau Friese-Korn	Ja
Frühwald	beurlaubt
Gaul	Ja
Dr. von Golitscheck	Ja
Graaff (Elze)	Ja
Dr. Hammer	beurlaubt
Held	beurlaubt
Dr. Hoffmann	Ja
Frau Hütter	*
Frau Dr. Ilk	Ja
Dr. Jentzsch	Ja
Kühn (Bonn)	Ja
Lenz (Trossingen)	Ja
Margulies	Ja
Mauk	beurlaubt
Dr. Mende	Ja
Dr. Miessner	*
Onnen	beurlaubt
Rademacher	Ja
Scheel	beurlaubt
Schloß	Ja
Schwann	*
Stahl	Ja
Dr. Stammberger	Ja
Dr. Starke	*
Weber (Untersontheim)	Ja

*) Für Teile der Sitzung beurlaubt.

(C)

Name	Abstimmung
Gäste:	
Dr. Schneider (Saarbrücken)	*
Schwertner	*
Wedel	*

DP (FVP)

Name	Abstimmung
Becker (Hamburg)	Ja
Dr. Berg	Nein
Dr. Blank (Oberhausen)	beurlaubt
Dr. h. c. Blücher	—
Dr. Brühler	beurlaubt
Eickhoff	Nein
Dr. Elbrächter	Nein
Euler	Nein
Fassbender	*
Dr. Graf (München)	Nein
Gumrum	Nein
Hepp	beurlaubt
Frau Kalinke	*
Körner	Ja
Lahr	beurlaubt
Dr. Dr. h. c. Prinz zu Löwenstein	Ja
von Manteuffel (Neuß)	Nein
Matthes	Nein
Dr. von Merkatz	beurlaubt
Müller (Wehdel)	Nein
Dr. h. c. Neumayer	Nein
Platner	Ja
Dr. Preiß	Ja
Dr. Preusker	—
Dr. Schäfer (Hamburg)	*
Dr. Schild (Düsseldorf)	Nein
Schneider (Bremerhaven)	Nein
Dr. Schneider (Lollar)	Nein
Dr. Schranz	Ja
Dr.-Ing. Seebohm	Ja
Walter	Nein
Wittenburg	Ja
Dr. Zimmermann	*

(D)

GB/BHE

Name	Abstimmung
Elsner	Ja
Engell	Ja
Feller	*
Frau Finselberger	*
Gemein	Ja
Dr. Gille	*
Dr. Kather	Ja
Dr. Keller	Ja
Dr. Klötzer	Ja
Kunz (Schwalbach)	Ja
Kutschera	*
Dr. Mocker	Ja
Petersen	*
Dr. Reichstein	Ja
Seiboth	*
Dr. Sornik	Ja
Srock	Ja
Stegner	Ja
Dr. Strosche	Ja

Fraktionslos

Name	Abstimmung
Brockmann (Rinkerode)	Ja

(A) (C)

Zusammenstellung der Abstimmung

Abgegebene Stimmen .	333
Davon:	
Ja	153
Nein	178
Stimmenthaltung .	2
Zusammen wie oben . .	333

Berliner Abgeordnete

Name	Abstimmung	Name	Abstimmung
CDU/CSU		Mattick	Ja
Dr. Friedensburg . . .	beurlaubt	Neubauer	Ja
Grantze	beurlaubt	Neumann	Ja
Dr. Krone	*	Dr. Schellenberg	Ja
Lemmer	—	Schröter (Wilmersdorf) .	Ja
Frau Dr. Maxsein . . .	beurlaubt	Tausch-Treml	Ja
Stingl	beurlaubt	Frau Wolff (Berlin) . .	beurlaubt
SPD		**FDP**	
Brandt (Berlin)	beurlaubt	Frau Dr. Dr. h. c. Lüders	Ja
Frau Heise	Ja	Dr. Reif	Ja
Klingelhöfer	Ja	Dr. Will (Berlin)	Ja
Dr. Königswarter . . .	beurlaubt	**DP (FVP)**	
		Dr. Henn	Nein
		Hübner	Nein

(B) (D)

Zusammenstellung der Abstimmung der Berliner Abgeordneten

Abgegebene Stimmen .	13
Davon:	
Ja	11
Nein	2
Stimmenthaltung .	—
Zusammen wie oben . .	13

*) Für Teile der Sitzung beurlaubt.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei -- Telefon 5 13 47—49
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg, Rheinallee 20, Telefon 35 51